MALA KNJIŽNICA MATICE HRVATSKE
SVEZAR IV.

PROMETNA POLITIKA

U OBĆE I MAGJARSKA (UGARSKA) PROMETNA POLITIKA U HRVATSKOJ NAPOSE.

NAPISAO

H. S. BRDOVAČKI (PSEUD.)

U ZAGREBU
IZDALA „MATICA HRVATSKA"
1907.

PROMETNA POLITIKA

U OBĆE I MAGJARSKA (UGARSKA) PROMETNA POLITIKA U HRVATSKOJ NAPOSE.

NAPISAO

H. S. BRDOVAČKI (PSEUD.)

21424 B- 1759

DIONIČKA TISKARA U ZAGREBU.
1907.

RADNIČKA BIBLIOTEKA
ZAGREB
„BOŽ DARADŽIJA"
Hev'21
Invent. broj 38920
Sign. 65
GORNI-B
P

UVOD.

Medju najvažnija pitanja gospodarstvene naravi u Hrvatskoj spada bezuvjetno pitanje željezničko. Ono je izravno uzrokom današnjemu nejasnomu javnomu položaju, kojemu se ne da predvidjeti konac. Nu ne samo u Hrvatskoj, nego i u medjusobnom odnošaju izmedju Austrije i Ugarske kao dvaju najvažnijih faktora monarkije igraju željeznička pitanja nemalu ulogu. Pozornijemu motriocu, koji zadnjih par godina prati viesti dnevne štampe o nagodbenim pregovorima izmedju jedne i druge pole, nisu izmakle razne odredbe jedne i druge vlade u željezničkim stvarima i predlozi, koji su kod pregovaranja iznašani, a toliko govore o željezničkim tarifima i pogodovanju jedne ili druge vrsti robe, o željezničkim priključcima, kao što je Annaberg, Knin, Oderberg itd.

Budući pak da je za razumievanje željezničkih odnošaja i gore spomenutih predloga neobhodno nuždno poznavanje najglavnijih načela prometne politike, odlučio sam se po nagovoru uvaženih rodoljuba pružiti hrvatskomu obćinstvu kratku sliku o toj nauci, koja kao grana narodne ekonomije počimlje zapremati kod svih civilizovanih naroda prvo mjesto unutar gornje discipline.

O prometnoj politici, o željezničkim odnošajima, želj. odpremnom pravu i sličnim pitanjima,

koja imadu svoj postanak samo u razvitku željezničke institucije, ima već obširna literatura kod svih naprednijih naroda.

Kod željeznice i kroz željeznicu nalazi danas sva sila drugih staleža, kao obrtnici, odpremnici, tehničari, odvjetnici itd. svoj kruh. Pogotovo je za obrtnike željeznica vrlo unosna mušterija, jer roba opredieljena za željeznicu mora biti solidno izradjena, budući da se mnogo rabi, a prema tomu joj je i ciena.

Ogromnomu broju odpremnih predmeta odgovara isto tolika množina odpremnih ugovora, a kod najmanje prometne i manipulacione neprilike prouzročuje nevršenje ili diono vršenje ugovora silne parnice proti željeznici.

U pojedinim većim prometnim centrima nalaze se i kod sudova posebni senati, koji se skoro izključivo bave rješavanjem sporova, nastalih iz odpremnog posla. Sbirke važnijih rješitaba o najraznijim parnicama te vrste obuhvaćaju već omašne foliante, koji nas vode u sasma posebni pravni sviet.

Kod ovakovih odnošaja potrebno je dakle, da se i hrvatskomu narodu pruži njeki pregled o prometnim prilikama u obće, a u našoj domovini napose.

Zadaća je to veoma težka, i to tim teža, što se sličnim studijama dosele, po mom znanju, u nas nitko nije sistematski bavio, premda je to odavna već bilo potrebno. Nuždnije bijaše to tim više, što se samo poznavanjem okolnosti može u stanovitoj stvari polučiti njeki resultat. Samo onaj, koji znade točno, što traži, samo onaj, koji temeljito poznaje

stanoviti posao i instituciju, može u borbi za nju nešto postići.

Budući da želim pružiti čim jasniju sliku o željezničkim odnošajima prisiljen sam za početak ograničiti se tek na najglavnije stvari, koje spadaju pod gornji naslov. Neka bude ova razprava kao njeka početnica za svakoga, koji se želi bar donekle uputiti u nepoznate mu ili površno do sada promatrane prilike. Za laglje razumievanje specijalno željezničkih izraza pridodati ću pod crtom nuždna razjašnjenja, po čem će biti razumljivije sve ono, što kanim tečajem te razprave a i kasnije pružiti hrvatskomu občinstvu, i to poimence razmatranja o željezničkom poslovnom pravilniku i željezničkom pravu, o tarifalnim stavkama i njihovoj formaciji, o mjestnim i saveznim tarifima i tarifalnim publikacijama. Kod toga ne ću propustiti da se dotaknem i svih onih privatnih i javnih institucija, koje su u uzkom savezu sa željeznicama, kao razna javna skladišta, odpremnici itd. Konačno ću razpravljati o osobnom tarifu i osobnom prometu.

Ne smatram se kakvim kapacitetom niti si želim usurpirati kakav autoritet, no nastojati ću, da izpunim svoju zadaću po svojem najboljem uvjerenju.

Kod toga držati ću se sasma objektivno; izbjegavam naročito svaki momenat, koji bi se bilo u kojem smjeru mogao krivo tumačiti. Podatci, koje nanizujem, jesu autentični te je kod svih važnijih točaka označeno vrelo, koje dokazuje odnosnu činjenicu.

Kod nabrajanja raznih neurednosti, koje se protive ustanovama posl. pravilnika za željeznice

upotriebio sam i one podatke koji su kao autentični na temelju novinskih viesti u poslanim izpravcima željezničkih uprava izravno ili neizravno takovima priznati.

*

Što se tiče željeznica u obće, našla je po ugarskoj vladi podnesenjem željezničke pragmatike stvorena situacija Hrvatsku i njezine zastupnike u Pešti skroz nepripravne. Ne kažem, da bi Hrvati uspjeli protiv sile, koja je upravo ogromna, ako se uzme oko 380 Magjara proti ne sasvim 40 Hrvata. Ali poznavanje željezničkih odnošaja u Hrvatskoj, t. j. onakovo poznavanje, koje se ne bi ograničivalo samo na pojedine i obće zloporabe u jezičnom i osobnom pogledu, nego bi obuhvatalo ukupnu željezničku službu, prometne, tarifalne i manipulacione odnošaje, te organizaciju službe nutarnje, vanjske i nadzorne, omogućivalo bi hrvatskim zastupnicima kod razprave zakona o željezničkoj pragmatici već generalnu debatu raztegnuti podnašanjem temeljitih strukovnih prigovora i predloga na barem godinu dana.

U poznavanju željezničkih prilika mi smo zaostali bitno i za istimi Slovenci, koji u državnopravnom pogledu nemaju valjda ni deseti dio onih prava, što ih Hrvatska ima barem na papiru. U Sloveniji se budno prate razne publikacije željezničke i odredbe tičuće se prometa. Dobar priručnik za izračunavanje vremena, kada ima roba prispjeti naslovniku, dotično, koliko vremena treba za odpremu robe bilo obične, bilo brzovozne na

postaje unutar monarkije, izdan je nedavno u Ljubljani. Djelce nosi naslov: „Kilometrski kazalci za najvažnejše postaje v Austro-Ogrski in Bosni". Kod nas na takova što nitko i ne misli, a koliku to štetu nanaša našim trgovcima, ne treba tek razlagati. Tek u novije doba počeli su oko raznih trgovaca pogotovo u većim mjestima obilaziti razni agenti peštanskih privatnih tarifalnih i reklamacionih poslova, koji se bave sakupljanjem tovarnih listova i njihovom revizijom obzirom na previše uplaćenu kiriju. No posao taj je, kako sam sa više strana upućen, dosta nesolidan, jer ti agentići, odnosno njihovi principali, tek neku neznatnu svotu izplaćuju strankam, a veliki dio reklamirane svote obračunavaju pod bilo kakovim naslovom u svoju korist. Glede dobavnog vremena stvar je još kompliciranija. Reklamacije, koje se tiču naknade pripadajuće stranci u slučaju prekoračenja dobave, vezane su na vrlo kratak rok (14 dana), pa tako u najviše slučajeva ne dolazi do nikakovoga prigovora.

Životni interesi hrvatskoga naroda, medju koje, ali tek u zadnjem redu, ubrajam obskrbu autohtone inteligencije, traže imperativno, da se borba oko pohrvaćenja željeznica dvostrukim silama nastavi i uspješno dokrajči. Dakako da se pod pohrvaćenjem željeznica ne smije misliti samo namještenje domaćih sinova, poslovni hrvatski jezik u vanjskoj i nutarnjoj službi, ili kako bi kojega praktičnjaka zadovoljivalo, ustrojenje njekolikih sinekura iz mastnih željezničkih blagajna, nego i podpuna samostalnost Hrvatske u željezničkim, prometnim,

tarifalnim i financijalnim poslovima. Tomu nastojanju neka služe moja razmatranja, koja sastavih dielom na temelju vlastitih opažanja i izkustva te i širemu občinstvu pristupnih zvaničnih strukovnih publikacija, dielom iz radnja znamenitih strukovnjaka Austrije, Ugarske i inozemstva, poglavito Američke Unije i Englezke, potonje kao matice ne samo svih željeznica, nego i same prometne politike.

Što se samog jezika tiče, gledao sam, da budem čim razumljiviji u svojim navodima. Stvar je ovo sama po sebi dosta tegotna, jer je razvitkom željezničke institucije i uvedenjem tehničkih i konstruktivnih pomagala za nju niklo sijaset dosele nepostojalih pojmova, za koje su napredniji narodi već skovali odgovarajuće im izraze. Za njima su se poveli i Magjari te uveli razne kovanice, koje su se konstantnom porabom uvriežile, ako ne u narodni i književni jezik, a ono svakako u poslovnu porabu i službu. Da pri tom nisu osobito pazili na načela jezikoslovlja i logike, spominjem tek nuzgredno, radi čega držim, da se i mojim eventualnim kovanicama, koje sam prinuždeni konstruisati, ne će prigovarati, pogotovo dok se trsim, da izraz podpuno odgovara logičnim zahtjevima.

Čuvao sam se zvaničnih željezničkih prevodilaca, koji po intencijama vlastodržaca umjetno skovanim nejasnim izrazima još povećavaju pobrkanost željezničkih pojmova. Tako su ovi nadriučenjaci iz miene (njem. Wechsel, Weiche, magj. válto — istodobno znači i novčanu mjenicu) načinili skretnicu itd.

Prigovoriti bi mi se moglo, zašto se nisam kod ove radnje kao prve svoje vrsti na hrvatskom jeziku držao prema načelu „Bolje dobar prievod, nego loš original" kojeg uvaženijeg stranog strukovnjaka (kao Rinaldinia, Leyena, Acwortha, itd.), eventualno doslovno pretočio resultate iztraživanja izkusnijih strukovnjaka? Na ovo imadem primietiti, da su željeznički odnošaji u Hrvatskoj i za nas Hrvate skroz različni od onih kod naprednijih i neodvisnijih naroda. Mi moramo te odnošaje radi neupućenosti naše gledati kroz sasma druge naočale. Kod nas se ne može upotriebiti nijedna maksima zemlje i države, koja neodvisno razpolaže svojim željeznicama, ili bar radi o blagostanju ukupnog pučanstva, a ne tek stanovite privilegovane rase i njezinih satelita. Nije mi mogao poslužiti ni primjer toli raznojezične Austrije, jer se tamo uvažavaju svi žitelji raznih narodnosti, razsijani po pojedinim zemljama. Prema tomu se ni one dedukcije (izvodi), koje su resultante tog postupka, ne mogu odnositi na naše skroz nesredjene, nepravedne i nepovoljne željezničke prilike.

Svrha je ovomu djelu poslužiti u prvom redu onim, koji se željeznicom (ne samo državnom), bilo za putovanje, bilo za odpremu robe redovito ili od slučaja do slučaja, služe, ne izključujuć kod toga ni naših odpremnika robe, koji uz riedke iznimke u tim stvarima imadu pretežno još dosta laikalne pojmove. Toga radi dodani su tečajem ove i idućih razprava u tekstu generalni propisi željeznički sa odnosnim komentarima i uputama. U drugom redu dobro će doći ovi redci ukupnoj inteligentnoj (na-

obraženoj) klasi s jedne strane, da se upozna sama sa tom sada najvažnijom granom prometa, a s druge strane da na temelju stečene routine upućuje slabije naobražene sunarodnjake o svim dobrim i zlim stranama željeznice, o dužnosti njezinoj i o pravima stranaka, koje s njom dolaze u doticaj.

Uztrajemo li na dosadanjem stanovištu prema željeznici, na stanovištu, koje izuzevši častne iznimke principielno (načelno) odsudjuje sve, što se željeznice tiče, ignoruje (omalovažuje) njezinu važnost i radi narodnostnih opreka sa odvratnošću prosudjuje sve prometne odnošaje, moglo bi nam se dogoditi, da se u slučaju preuzeća željeznice u hrvatsku upravu nikako ne budemo mogli snaći, da stvorenu situaciju shodno izrabimo u interesu hrvatskog naroda.

Preporučujuć ovu razpravu pažnji svih rodoljuba, nadam se, da će ona barem nješto doprinieti, da Hrvat Božjom pomoći i svojom snagom zadobije ono, što ga ide i što je uvjet njegovomu obstanku.

I.

PROMETNA POLITIKA U OBĆE.

Željeznički odpremni posao je trgovački posao. Takovim ga smatra i naš zajednički hrv.-ug. zakon (z. čl. XXXVII. od g. 1875.) trgovački u poglavlju drugom, naslovu petom, §§ 423—430. — Taj posao pokazuje se danas kao monopol stanovitog družtva ili države. U prvom slučaju podjeljuje država taj monopol trećim osobama (koncesionaru), u drugom pridržaje ga sama s fiskalnih, strategičnih i narodnogospodarstvenih razloga.

Pristaše slobodne trgovine zagovaraju svagdje slobodnu konkurenciju kao jedini uvjet zdravoga trgovačkoga života. Svako monopolizovanje ili ograničivanje bilo kakovog trgovačkog, a po tom i željezničkog posla imade više tamnih, nego svietlih strana. Zato vidimo, da se u najnaprednijim velikim državama (Englezka, Francuzka i Američka Unija) nalaze sve željeznice u privatnom posjedu. Jedino Njemačka, dotično Pruska, počela je ekskluzivnom (izključivom) državnom prometnom politikom sa strategičkih i financijalnih razloga upotriebiv za to znatne fondove francuzke ratne kontribucije (preko 2 milijarde Maraka). Ona je počev od g. 1870. prekupljivala skoro sve važnije privatne željeznice i ustrojila sada na svietu najunosnije prajske dr-

žavne željeznice. (God. 1906. iznašao je čisti dobitak 718.6 mil. Maraka.)

No mora se priznati, da prajske državne željeznice (službeni naziv „Königl. Preusische Staatsbahnen“; pruge su razdieljene na 20 ravnateljstva) kod vršenja tog odpremnog monopola postupaju izvanredno kulantno i u interesu svih državljana. Zloporabe, koje se opažaju kod drugih drž. željeznica, skoro su izključene, a sama organizacija posla uzorna je i puna vojničkog duha. Resultat potonjega vidi se u strogoj disciplini osoblja i u točnosti službe. Zato je jedina Pruska od svih inih država ostala do sada podpuno poštedjena od kojekakovih opravdanih i neopravdanih štrajkova i pasivne resistencije* svojih službenika.

---

* Izraz „pasivna resistencija“, koji se sada mnogo spominje, znači točno vršenje željezničkih propisa prema propisniku (instrukciji prometnoj, signalnoj itd. — Verkehrs-, Signal Instruction etc.), t. j. svaki službenik, koji vrši pasivnu resistenciju, ima u službi izbjegavati sve, čim bi ma iz daleka prekršio propis sadržan u instrukciji, koji ima svrhu zaštititi za svaki slučaj osobnu sigurnost i točnost prometa. Dionici fingiraju (pretvaraju se), da bržim, bolje rekuć praktičnijim vršenjem službe dovadjaju u pogibelj sebe i druge osobe zaposlene kod željeznice ili nalazeće se unutar željezničkog teritorija. Tako kaže n. pr. željeznički propis, da se kola turana po stroju ne smiju prije skapčati (zusammenkuppeln), dok nisu sasma mirna, t. j. dok ne stanu. Nu ako bi se to htjelo u praksi provoditi, ne bi se mogao jedan vlak, koji se inače redovito za sat, dva sastavlja, ni za 4—6 sati odpremiti. Željezničke uprave kušale su tomu na put stati raznim odredbama, koje su imale pospješiti vršenje stanovitih funkcija, ali bez uspjeha, jer je na pr. brže kopčanje kola, t. j. dok se ista giblju, relativno uviek sa životnom pogibelju skopčano.

Prava je domovina željezničke prometne politike, kako sam već rekao, Englezka. Već za rana izgradjene su tamo željeznice, koje su spajale sva znatnija prometna središta. Proširenjem prometa pokazala se je potreba izgradnje dalnjih tračnica na njima (do šest), a pošto i te gdjegdje nisu udovoljavale velikomu broju vlakova, počelo se je gradnjom blizu ležećih konkurencionalnih pruga (Konkurenz-linien). Potonje su kušale pružanjem većih polakšica kod odpreme robe i putnika privući si što veći dio prometa stare pruge i u tom nastojanju vidimo prvi početak prometne politike. Jedna željeznica gledala je preteći drugu. Do kakovog kraha ipak nije došlo, jer je svedj rastući promet, a i obzir prema dioničarom susprezao upravitelje željezničke od nepromišljene hajke. Ipak je pod utiskom tog boja došlo do bitnoga sniženja tarifalnih stavaka, koli kod odpreme robe, toli kod odpreme osoba.

Nastojanje dakle podići promet na jednoj pruzi, bilo na štetu druge, ili bez obzira na to, sačinjava u početku temelje prometne politike. Sredstva za to, kad se radi o konkurencionalnim linijama, baš se ne biraju, dok su kod monopolnih linija dosta solidna. Tako njeke englezke željeznice svojim strankama ne samo da voze robu od jedne postaje na drugu, nego one se skrbe za dopremu robe u stan i odpremu na kolodvor. U tu svrhu ne upotrebljuju one posebne odpremnike, nego su konji i kola vlastnost željeznice, a osoblje kod njih zaposleno spada u status željezničkog osoblja. U samoj tarifalnoj stavci (Tarifsatz) sadržana je pristojba

ne samo za odpremu po željeznici, nego i pristojba za odpremu do kuće i od kuće ili od skladišta do skladišta.

Ta institucija pokazala se je veoma blagotvornom kod privatnih željeznica, nu ne bi se mogle nikako preporučiti kod državnih, jer bi tako još više rasla omnipotencija (svemožnost) državne vlasti.

Medju novija sredstva proširenja prometa spada obzirom na jednostavnost rukovanja i uvedenje t. zv. porto biljega za pošiljke težke do 60 engl. funti spravljene u posebne normalne sanduke, koje prodaje željeznička uprava i kojima osim naslova i biljega ne treba nikakov popratni dokumenat. Kirija iznaša za pošiljke pod 20 funti (10 kilograma) 4 penny, za svakih dalnjih 5 funti 1 penny, a za 60 funti (30 kgrama) 1 sh (1 K 20 fil.). Pošiljke se odpremaju unutar 3 engl. milje od postaje badava po željeznici. Odprema se svašta: jaja, pilići, povrtelje, maslac, med, sparga, cvieće, sieno, slama, mlieko itd.

Pošiljke, koje idu na udaljenost od 200 kilometara od mjesta odredišta, dopremaju se za 4 sata, a za 5 sati su u rukama naslovnika.

Ovdje ne brojim ostale mnogobrojne polakšice, koje pruža željeznička uprava pojedinim odpremnicima (ne zvaničnim spediterima). Ne brojim ovamo nastojanja i djelovanje željezničkih agenata, koji traže mušterije, nudjaju svoje poduzeće za odpremu ove ili one robe, daju polakšice, te se pri tom sama trgovački natječu sa drugim željeznicama. Želi li koji poduzetnik ili trgovac što prodati, tvorničar ili glavničar koju tvornicu podići, on se

odmah obraća na željeznice, pa koji mu željeznički ravnatelj veće pruža pogodnosti, u okolišu onoga podiže on tvornicu. Kod toga posla, koji je riskantan kao svaki trgovački, mogu na koncu ipak zaslužiti oba kontrahenta. Poduzetniku se dozvoljavaju znatno snižene tarifalne stavke kod dopreme materijala i tvorničkog uredjaja. U tom slučaju je dobitak željeznice skoro ravan ništici. No mjesto da joj kola mirno stoje na postajama neuporabljena, ona ipak nješto zaslužuju, kad nije drugog prometa. Važno je potonje i radi toga, što se željeznički kolajući i ležeći kapital (materijal) troši isto tako, ako se rabi, kao kad se ne rabi (W. M. Acworth). Kola u kolnom triemu (Wagen Remise), stroj u grijaonici, podvala na pruzi troši se upravo tako, kao kad je u porabi. Statistički je dokazano, da na pr. podvala skoro toliko trpi od klimatskih odnošaja (sniega, leda, kiše itd.) kao od kolajućega materijala. Daljnjim razvitkom već gotove tvornice, dotično dopremom i odpremom gotove robe, koja podnaša veću kiriju, proširuje se promet željeznice i tako ona zaslužuje izgubljeno ili bar slabo plaćeno prijašnje odpremanje. Ona si tim naknadjuje manjak nastali onda, dok je u bezcienu dopremala materijal za tvornicu.

Još inenzivniju prometnu politiku vode američke željeznice. U Sjedinjenim državama sjeverne Amerike vrše željeznice kulturnu zadaću najveće važnosti. One su pomagalo procvata i kolonizacije. Velika željeznička poduzeća nisu tamo tek vlastnici željeznice i njezinih uredaba, nego i cielog zemljištnog posjeda kraj pruge. Ona posjeduju silne rudnike

i ugljenike, podpomažu izsušenje i amelioraciju silnih neproduktivnih prostora te stvaraju iz pustinja najplodnije krajeve. Naravski da ih u tom pomažu i državne vlasti, ali ta pomoć je tek sekundarne naravi. Dok se u Evropi djelovanje raznih putnih ureda (javnih željezničkih i privatnih kao Cook itd.) ograničuje obično na proširenje osobnog prometa izdavanjem voznih karata i pravljenjem obične reklame za ovu ili onu okolicu ili prirodne krasote, dotle je to u Americi sasma drugojačije. Velike amerikanske željeznice imadu za tu svrhu posebnog željezničkog agenta zvanog „Industrial Commissioner", koji proširuje svoje djelovanje na sve grane trgovačkoga i prometnoga posla. On već prije, dok nije nova koja pruga ni izgradjena, osigurava joj kliente, koji kupuju naselja diljem pruge uz gotov novac ili na vjeresiju. Agent drži predavanja na svim prikladnim mjestima o ustroju i prirodnim krasotama zemlje, kojom će pruga prolaziti, o plodovitosti njezinoj, o šumskim, vodnim i rudnim odnošajima, dozvoljava i daje bezplatno odpremati stvari naseljenika do njegovog novog posjeda. Poduzetnicima daje najveće pogodnosti, ako žele uz prugu, podići koju tvornicu te ujedno pomaže financiranje pojedinih nastana. Željeznica sa okolišnim pučanstvom sačinjava po tom jednu grupu interesenata, koji se svi brinu za unosnost posla, ali i za sigurnost pruge i prometa.

Posve je naravno, da ovakova mnogostrana institucija, koja se temelji lih na tečevnom principu, ne može biti bezprikorna te kao sve ljudsko vodi do ekscesa. Prevelika prava, moć i dohodci uzobiestili

su američke željezničke kraljeve, te su počeli t. zv. tajnim refakcijama (o kojima će još biti govora) ugrožavati obstanak svih, koji nisu bili dionici njihovog saveza. No mudrom i energičnom postupku sadašnjeg predsjednika Unije uspjelo je pravodobno još razkrinkati spekulante, osobito one od Standard Oil Company, čim je za njeko vrieme učinjen kraj sličnim makinacijama.

Obnarodovanje tarifa uz izključenje tajnih refakcija zakonom je proglašeno obveznim (Hepburn Bill), a za reviziju tarifa pojedinih željezničkih poduzeća ustrojen je nedavno posebni središnji organ u Washingtonu.

Da se podigne rentabilitet jedne pruge, poduzimlju američke željeznice gradnju lih takovih pruga, koje prolaze kraj naravnih ljepota, te se ne žacaju najvećih troškova. One podižu svratišta, ljetnikovce i kupališta te njima i upravljaju. Poduzeća povl. južne željeznice u Opatiji i na Semmeringu tek su slaba kopija orijaške djelatnosti amerikanskih željeznica. No mora se priznati, da i južna željeznica postizava dobre rezultate. Ne računajuć prilično ukamaćenje uložene glavnice podiže se takovim poduzećima i osobni promet na cieloj pruzi. Glavnica uložena po južnoj željeznici u Opatiji i Semmeringu iznašala je do konca g. 1905. **K 8,079.906.56,** a čisti dobitak **K 419.679.95.**

Djelatnost iztočnih imenito ruskih željeznica imade takodjer svojih osebujnosti. U svrhu zaštićenja domaćih proizvoda u prometu sa Perzijom uzkraćuju ruske željeznice englezkoj robi naprosto prelaz preko Rusije.

*

Kako nas odnošaji inozemnih željeznica mogu zanimati tek nuzgredno i samo radi prispodobe, obratiti ću veću pažnju na odnošaje kod željeznica u Austriji.

Ako uočimo djelatnost austrijskih željeznica, kao naših susjeda, mislimo uviek, da bi prema gospodarskom stanju i obzirom na carinski savez prilike u jednoj i drugoj poli monarkije morale biti slične. Ali tomu nije ni iz daleka tako.

Već sam gore spomenuo, da se u Austriji rukovodi prometna politika bez obzira na stanovitu narodnost ili privilegovanu rasu. — To bijaše princip svih privatnih željeznica do g. 1884., kada su ustrojene c. kr. državne željeznice, a i poslie toga. Pojedine željezničke uprave skrbe se, da sa trgovačkim stališem i interesantima u okružju svojih pruga budu vazda u dobrom snošaju. Postajni organi osobito kod privatnih željeznica imadu nalog glede svakog poduzeća, koje bi se ustrajalo u okružju njihove postaje, odmah poslati izvješće. Svakom trgovačkom poduzeću, koje bi se ustrojilo uz prugu osigurana je već unapried moralna podpora od strane željeznice. Postajnim glavarima (predstojnicima) preporuča se, da djelotvorno sudjeluju kod raznih udruga, kojim je svrha nabava ili prodja bilo kakovih potrebština u većoj mjeri, te im je kod toga dozvoljeno preuzeće stanovitih upravnih agenda. Slično je i kod državnih željeznica. U tu svrhu, a i za rješavanje njekih manje važnih upravnih funkcija, podieljen je mnogim većim postajam naslov prometnog ureda (Betriebsamt).

Mnogo pomaže popularizaciji željeznice princip, koji vlada na austrijskim željeznicama, da naime postajni organi moraju, ako je to ikako moguće, biti od prije nadležni i porieklom iz onoga kraja, gdje služe. Čini se to lih iz praktičnih razloga, jer su takovim poznate sve privredne, gospodarske i socijalne prilike njihovog okružja, pa tako im je omogućeno, ne po čuvenju ili subjektivnoj uputi, da svomu zavodu pruže najtočnija izvješća o trgovačkim i odpremnim stvarima.

Glavna medjutim podpora racionalnoj prometnoj politici u Austriji je djelovanje t. zv. željezničkog savjeta (Eisenbahnrat). Članove toga savjeta imenuje izmedju najznamenitijih željezničkih strukovnjaka, trgovaca i industrijalaca te pojedinih trgovačkih i obrtničkih komora ministar željeznice, a za pruženje nuždnih uputa dodieljeno mu je njekoliko tehničkih prometnih i komercijalnih izvjestitelja ministarstva.

Ovaj savjet, koji se bezuslovno godimice dvaput, u proljeće i jesen, sastaje, nema doduše značaj eksekutivnog organa, ali njegovi predlozi, koji se tiču obćih željezničkih i voznorednih, pa trgovačkih i tarifalnih stvari, riedko su kada badava podneseni.

Predlozi tičući se obćenitih prometnih pomagala (to su ona, koja su u obćoj porabi ; industrijalne tračnice, razna privatna tovarišta itd. ne spadaju ovamo), kao uredjenja novih i proširenja već obstojalih postaja, postajališta i tovarilišta, novih obračunskih mjesta (Verrechnungsstellen), daljnjih tračnica kod jedne pruge, boljih priključaka kod

odpreme robe i putnika te uvedenja novih vlakova, teretnih i osobnih, tako su mnogobrojni i mnogostrani, da se iz njih vidi, kako savjestno shvaćaju članovi svoju zadaću i kako temeljito poznaju dužnosti željeznice prema općinstvu.

Poslovi tarifalne naravi obuhvataju raznovrstne predloge, koji idu za sniženjem ciene voznih karata u stanovitoj relaciji i za stanovitu vrst putnika, i u obće za dionom preinakom osobnog cjenika (Personen-Tarif), olakšavanjem prometa sa prtljagom i robom, deklasifikacijom* pojedinih vrsti robe, ustanovom raznih tarifalnih polakšica, odredaba itd., te pokazuje riedko poznavanje danas toli zamršenih tarifalnih propisa.

Posebna prometna politika vodi se s financijalnih i strategičkih razloga.

Kako je poznato, sagradjene su skoro sve željeznice evropskoga kontinenta sa normalnom tračnicom. Normalne tračnice imadu na svojoj vanjskoj strani širinu od 1.5 metra, nutarnja širina (t. zv. Spurweite) od tračnice do tračnice iznaša

* Pod deklasifikacijom razumieva se uvrštenje stanovite vrsti robe u niži ili viši tarifalni (jeftiniji ili skuplji) razred. — (O tom u razpravi „Željezničko pravo i poslovni pravilnik“ obširnije.) Svaka vrst robe uvrštena je u stanoviti razred. Ona, koja nije uvrštena u nijedan niži razred, tarifira po I. najskupljem razredu.

Pokaže li se, da jedna roba ne može podnašati stanovitu kiriju, ili da je stavka prejeftina, traži se deklasifikacija u prvom slučaju po stranci, u drugom na predlog pojedine željeznice. O tom odlučuje u našoj monarkiji konferencija željezničkih ravnatelja (Eisenbahn-Directorenkonferenz), koja se na godinu višeputa sastaje, obično svakiput na drugom mjestu, kupalištu itd.

1.435 metra. Razlika od 0.565 m ide kod mjestnih pruga na željezo t. j. na samu širinu tračnice. Tračnice te omogućuju prelaz pojedinih kola i cielih vlakova s jedne željeznice na drugu i s jedne države u drugu. Ograničenje postoji jedino glede objema, dimenzije i težine. Obzirom na razne pružne uredbe, tunele, mostove itd. mogu n. pr. kola tovarena kod nas imati veću širinu i visinu nego ona, koja idu u Švicarsku i Francusku. T. zv. Ladeprofil, objam tovara, u potonjim je zemljama manji nego u nas. Zato se kola, koja se na pr. u Zagrebu tovare za Francesku, imadu tovariti prema ondješnjem objamu. Dalnje je ograničenje za prelaz težina pojedinih kola. Na vicinalne pruge ne smiju se u pravilu tovariti kola po volji. Radi slabe podgradnje i prema stanju pruge odredjuje se, kako težka kola smiju kolati pojedinom vicinalnom željeznicom.

Normalnih tračnica nema Španija, Ruska ni Hercegbosna (izim pruge Dobrlin Banjaluka), a ni Grčka, akoprem potonja još nije spojena sa evropskom željezničkom mrežom.

U Španiji se u posljednje vrieme pojavljuje obće zahtievanje, da se u svrhu olakšanja prometa tračnice pregrade u normalne. Rusija je sa strategičkih razloga (Nikola I.) počela graditi tračnice šire od normalnih. Širina iznaša 5 stopa = 1.524 metra izuzevši dio lodzke tvorničke željeznice i pruge Waršawa-Granica-Oderberg (307 kilometara), koja je normalna. — Po tom kola kontinentalnih željeznica ne mogu ni u mirno vrieme prelaziti u Rusku, dočim pojedina ruska osobito osobna kola,

mogu prelaziti u našu monarkiju i Njemačku. U tu svrhu postoje n. pr. na pograničnoj postaji Podwoloczyska posebni strojevi, na kojim se točkovi pneumatičkim putem sužuju. Roba dakle, koja ide u Rusku ili iz Rusije, mora se na pograničnim postajama Granica, Podwoloczyska, Alexandrowo itd. pretovarivati. Isto biva u Španiji (Irun i Portbou), a glede Hercegbosne u Bosanskom Brodu.

Od 1. listopada 1907. izmjenjuju se na postajama Grajewo, Mlawa i Sosnowice točkovi (Achsen) pojedinih kola posebne konstrukcije tako, da se širi točkovi izmjenjuju sa užima i obratno. Tim odpada na gornjim postajama potreba pretovarivanja za ta kola.

Prigovara se doduše, da je na taj način otežčan promet i saobraćaj, jer prelaz iz jednih kola u druga tegotan je za putnike, osobito noću. — No ne vriedi nikako prigovor, da se pretovarivanjem gubi mnogo vremena. Kod prelaza kola s jedne željeznice na drugu, s vicinalne na glavnu i obratno, te za pretovarivanje robe priračunava se dobavnom vremenu* (Lieferzeit) još t. zv. naknadno doba (Zu-

* Dobavno vrieme znači po željezničkoj terminologiji onaj razmak vremena, unutar kojega imadu željeznice robu, kojima ista prelazi, prevesti. Dobavno vrieme je drugo za brzovoznu, a drugo za teretnu robu. Ono se sastoji iz manipulacionog i čistog dobavnog odpremnog vremena. Kako je taj razmak (termin), unutar kojeg treba robu prevesti, dosta dug (za samu manipulaciju računaju se kod teretne robe ciela dva dana), ne postoji glede dobavne dobe kod vicinalnih glavnih i uzkotračnih željeznica, akoprem je brzina vlakova na istim veoma različna, nikakova razlika. (Vidi o tom obširnije „Željezničko pravo i željeznički pravilnik".

schlagfrist) i to za svaki prelaz napose. Ovo vrieme varira izmedju $^1/_4$ (6 sati) za brzovoznine i 3 dana na velikim postajama za teretnu robu (Beč, Pešta, Berlin itd.). U ime pretovarivanja ustanovljen je pako na postaji Bosanski Brod najviše 1 dan za teretnu robu, koja prelazi od državnih željeznica u Bosnu, a tek $^1/_2$ dana za pošiljke iz Bosne u Hrvatsku. (Ovo doba produljeno je privremeno od 15. srpnja 1907. na 2 odnosno 3 dana.)

Za pretovarivanje plaća se neznatna pristojba (obično 3—6 filira po 100 kgrama). No višeputa je ova pristojba u tarifalnoj stavci (izravnoj na pr. Vinkovce-Derventa) već sadržana.

Uočimo li pako dobitak željeznice, koji nastaje tim, da ne treba plaćati drugoj željeznici, t. j. onoj, čija kola prelaze ili bi imala prelaziti, znatne uporabne pristojbe, ukazuje nam se odpremni posao te vrsti kao dosta unosan, dapače višeput lukrativan.

Nemogućnost prelaza sili ujedno takovu željeznicu, da obzirno manipulira svojim kolnim stanjem (Wagenpark), da pretovarivanje bilo koje robe na prelaznoj postaji ne bude zategnuto, a dobavno doba prekoračeno.

Posebni dakle željeznički sistem omogućuje ne samo neodvisnu financijalnu poslovnu manipulaciju (obračun) i laglju obranu zemlje u ratno doba, nego čuva dotični teritorij od invazije stranih kola, dosljedno omogućuje djelomično odstranjenje neželjene konkurencije na raznim područjima gospodarskog života.

Izravna sveza i slobodan prelaz čini doista pretovarivanje suvišnim, nu s druge strane dovadja

jednu državu i zemlju kao i jedno željezničko poduzeće prema drugomu više puta u veliku odvisnost.

Klasičan primjer za to pružaju odnošaji prajskih i austrijskih drž. željeznica. Prve sa svojim kolima obavljaju promet ugljenom iz Slezke (prus. Sl.) u Austriju tako, da natovarena kola prelaze kod Oderberga u Austriju, a prazna se istim putem vraćaju.

Austrijske državne željeznice dotično ravnateljstvo sjeverne željeznice (Nordbahn-Direction), prije željezničko družtvo sjeverne željeznice (Kaiser Ferdinands Nordbahn), nije se niti brinulo za taj promet, t. j. nije računalo s tim, da će morati robu t. j. ugljen, koji trebaju njegovi konsumenti, samo dopremiti ili barem jedan dio kola potrebnih za nj na odpremnu postaju (u prusku Slesku) postaviti. Nu prajske državne željeznice, koje su na jednoč mogle ta kola drugdje bolje i unosnije upotriebiti, javiše u rujnu 1907. gornjem ravnateljstvu, da ugljen ne će više sa svojim kolima u Austriju slati. Nuzgredno je, da li i kako su se obje stranke nagodile i uz koju cienu. Glavno je kod toga, da je dovoz ugljena i obskrba s njim dovela u nemalu nepriliku austrijske željezničke kapacitete.

U uzkom je savezu sa željezničkom prometnom politikom pitanje o t. zv. vodnoj konkurenciji (Wasserkonkurrenz) i pitanje o kolnoj nuždi (Wagenmangel). Kako su to pitanja aktuelna, te zadaju dosta glavobolje jednako željeznici, kao i odpremateljima, reći ću koju i o njima.

Pošto se promet dade unosno proširiti samo većom odpremom teretne robe, pokazuje se rentabilitet pruge u većoj množini i dobrom izrabljenju teretnih vlakova. Mora se naime znati, da osobni vlakovi radi svoje veće brzine, a po tom manjeg tereta i radi kratkog postajanja na postajama nisu prikladni za veću odpremu teretne robe. — Osobni vlakovi nisu ni inače jako unosni s razloga, što na mnogim željeznicama ima neobična množina slobodnih i poluslobodnih voznih karata. Kao kuriozum navadjam, da na pr. u Španiji posjed slobodne karte za vožnju na željeznicama čini dotičnika kao njeku uvaženu ličnost, t. j. svaki dignitar, bilo civilni ili vojnički, a i ovakovi niže kategorije imadu slobodne karte. Kod nas se je ta uredba dosta izrodila, dok u Austriji kod državnih željeznica broj jednostavnih slobodnih voznih karata za jednu vožnju iznaša u 1904. godini 61.902 komada. Kod državnih željeznica u Ugarskoj i Hrvatskoj ne govore javne publikacije ništa o slobodnim voznim kartama.

Uobičajilo se je radi prevelikog broja prtljage i ekspresne robe (mlieka i živeža), da se u novije doba sva brzovoznina (Eilgut) ne odprema osobnimi (i mješovitimi), nego skoro izključivo teretnim vlakovima. Rukovanje robom utovarivanje i iztovarivanje komadne robe (Stückgut) kao i manipulacija sa samim kolima tako je dugotrajna, da pojedini teretni vlakovi stoje i satove na većim postajama.

Izrabljen je pojedini vlak, ako stroj njegov normalno ložen, vuče za sobom toliko kola, dotično

tona (1 tona = 1000 kilograma), koliko je propisano za dotičnu prugu ili dio pruge i stroj sam. No vlak, koji na pr. izmedju postaje X i Y sa stanovitim strojem kod liepog vedrog vremena i temperature od + 15° R vuče 500 tona, izrabljen je po obćem mienju željezničkih strukovnjaka već onda, ako su kola, prikopčana vlaku, faktično ili imaginarno* ukupno sa tovarom težka bar 80% odredjene svote.

Kako se pak više teretnih vlakova može samo onda uvesti, dotično izrabiti, ako imade mnogo gromadne robe (Massengüter) kao žito, cement itd., počele su željeznice u nas koncem 80-tih godina prošlog stolj. konkurovati sa riečnim i pomorskim brodarstvom. — Ta konkurencija potegla je za kratko vrieme veliki dio prometa, koji se je donle vodom odpremao, željeznici, koja je tarifalne stavke znatno pod brodarsku kiriju (Frachtraten) snizila. — Doskora se je medjutim pokazalo, da željeznica nije u stanju obaliti cieli taj promet, a prva posljedica toga bijaše dielom konstantno, dielom periodičko pomanjkanje kola. Željeznici se je dogodilo kao onom „Zauberlehrlingu", koji je izazvao duhove, a nije ih se mogao riešiti.

* Pod imaginarnom težinom razumijeva se ona težina, koja faktično ne postoji, ali se mora odrediti, kad se želi ustanoviti težina vlaka. Kada se naime kod jednog vlaka nalazi oveći broj praznih kola ili dugih osobnih kola (sa 8 kotača), onda se faktičnoj težini vlaka ima dodati 10—33·3% njihove težine na stanovitoj pruzi, i to prema uzponu pruge, t. j. na vodoravnoj pruzi više, na uzponu manje i prema vrsti kola. — Biva to radi većeg odpora, koji ima svladati stroj, koji vuče ta kola. Taj odpor (adhaezija) je mnogo manji (za gornji %), ako su kola (teretna) natovarena.

Sva sredstva poduzeta za odstranjenje toga manjka pokazala su se do sada skroz nedostatnima. — Priznati se mora, da ta nestašica kola, i ako s drugih gornjim sličnih razloga, postoji i u drugim državama, dok u američkoj uniji ta nestašica dovadja skoro do katastrofe. Tako su zimus ostajali tamo čitavi krajevi bez ugljena, te je žiteljem prietila pogibelj, da se mrznu od studeni.

Velika transportna družtva (Waggonleihges.), koja u svrhu posudjivanja kola razpolažu velikim kolnim parkom, nisu više u stanju odoljeti potrebi, makar je taj posao izvrstan. Za pojedina kola dobivaju ta družtva dnevno po 10 Kruna, a uz to mora željeznica skrbiti za popravak i dobro stanje kolâ. Ako uzmemo poprečnu cienu jednih teretnih kola sa 5000 K, a kola sama iznajmljena kroz ½ godine, izkazuje se već kod jednih kola dobitak od 1800 kruna = 36%.

I dobava novih kola spojena je sa velikim zaprekama. Tako je nedavno ugarsko ministarstvo trgovine razpisalo natječaj za dobavu velikog broja osobnih i teretnih kola. Tvornice kola u Ugarskoj, valjda, da se pokažu zahvalne za tolike mastne subvencije, koje im je država podielila, složiše se u kartel te povisiše ciene pojedinih kola za 20 do 36% po komadu nad izključnom cienom. Naravski da na takovo povišenje nije moglo pristati ministarstvo, jer bi tim postala iluzorna svaka dobit iz odpremnog posla.

Dosadanja dakle prometna politika te vrsti, kojoj je svrha pod svaku cienu povisiti promet, te koja kao konkurent brodarstvu istupa, pokazala

se je skroz štetna i neuporabiva, te uzrokuje velika gospodarska trzanja.

Za unosnost pojedine pruge od važnosti je t. zv. tranzito promet i dioba prometa.

Kako je poznato, željeznice se diele većinom u glavne i vicinalne. Prve služe velikomu t. zv. tranzitnomu (prelaznomu) prometu, potonje dovadjaju dobra svoje okolice glavnoj pruzi. Tranzito (prelazni) promet na prvima je dvostruki. Jedan tranzito promet obuhvaća prelaz kola dotično robe s jedne pruge na drugu, na pr. kod nas u Hrvatskoj prelaz robe od južne na državnu željeznicu i obratno, u Austriji i drugim zemljama isto tako prelaz robe s jedne na drugu prugu (pruge jedne željeznice na pruge druge željeznice). Druga vrst tranzito prometa sastoji se u prevažanju robe iz jedne preko druge u treću državu. Potonji odnošaji predmet su medjunarodnih carinskih i trgovačkih ugovora. — U borbi protiv pomorske konkurencije, koja ima mnogo jeftinije stavke, dotično jeftinije robu odprema na pr. iz Englezke u Rusku preko Sredozemnog mora ili iz Njemačke u Tursku, Rumunjsku itd., prisiljena je naša monarkija, da si osigura dio ruskog i balkanskog prometa, odpremati tranzitnu robu uz niže stavke nego domaću vlastitu robu. — Sličan odnošaj postojao je do preuzeća c. kr. sjeverne željeznice cara Ferdinanda izmedju c. kr. austrijskih državnih i ugarskih državnih željeznica. Ugarske državne željeznice dopremale su u Beč jeftinije galičku robu, nego je to bilo moguće izvesti uporabom stavaka željeznice cara Ferdinanda. Preuzećem potonje pruge u državnu upravu prestao

je taj tranzit preko Ugarske, čim je Ugarska pretrpjela dosta znatnu štetu.

Dogadja se više puta, da jedna vicinalna, ali i glavna pruga u pomanjkanju tranzito prometa nije dosta unosna, pa ne mogu dohodci (osobito na vicinalnim) pokriti ni troškove režije (nu tih nema u Hrvatskoj. Op. Pisca). — U tom slučaju, osobito ako dotična pruga može rabiti kao paralelna ili pripomoćna*, ili ima kakovo pravo na dio prometa, ili je u sklopu drugih željeznica, pomažu joj potonje t. zv. diobom prometa (Verkehrstheilung). Dioba se provadja tako, da se tovari dolazeći iz jedne pruge, i to tovari dotične pruge i transito tovari na čvornoj postaji diele, i to tako, da kroz stanoviti broj dana, 8 ili 15, već prema ugovoru, kreću po jednoj, a stanoviti broj dana po drugoj pruzi. Dioba se provadja i tako, da se jednoj ili drugoj željeznici od ukupnog prometa dozvaljava stanovita najviša količina, t. j. dieliti se smiju tovari do stanovite težine, n. pr. do 100.000 tona. — Tako se transito-roba pruge Zagreb-Gjikenice (Gyekenyes) dieli medju južnom i državnom željeznicom tako, da stanoviti

---

* Paralelna ili pripomoćna (Paralel- oder Hilfsroute) služi u prvom redu za obaljenje prometa, ako jedna pruga bilo s kojeg razloga (elementarna nepogoda, neprohodnost pruge, zaustava prometa itd.) postane neuporabiva, a zatim za obaljenje redovitog prometa.

Takovih pomoćnih pruga ima sada skoro svaka pruga. Crta Zagreb Beč S. B. ima svezu preko V. Kaniže i preko Zidanogmosta. Za crtu Zagreb—Osiek ima jedna routa preko Pečuha, druga preko Broda. Pruga Dugoselo—Novska dieli promet, koji sa Rieke ili iz Broda i Alfölda dolazi prugom Zagreb—Sisak—Novska.

broj dana n. pr. živuća roba (Lebendes) ide preko Gjikenice, a stanoviti broj dana preko Zagreba na Trst, dotično u Austriju. Propisi o diobi prometa sadržani su u t. zv. odredištnim propisima (Instradierungs Vorschriften) pojedine željeznice prometa ili saveza. (O tom kasnije. Pisac.), koji se ili naposeb ili sa samim tarifom obnaroduju. Potonji propisi sačinjavali bi navodno uredovnu tajnu, ali to nije sasvim izpravno, jer su mnogi odredištni propisi sadržani u javno publikovanim tarifima. Sam raison d'être t. j. pravi uzrok pojedine odredbe i smjera, kojim kreće stanovita roba, nepoznat je, te sačinjava tajne prometne politike. U nas imadu te odredbe uz to posebnu prometno-političku važnost.

Dioba prometa provadja se i s financijalnih razloga štednje. Tako, da se pomogne pruzi Dugoselo—Novska, ali istodobno prištede veliki peage-* troškovi južnoj željeznici, odprema se stanovita

---

* Pod peage-troškovima razumievamo plaćanje ekvivalentnih troškova za uzdržavanje i upravu pruge jednoj željeznici, koju rabi za prelaz svojih vlakova druga željeznica. Mjesto naknade troškova uporabe mogu se glede skupnog frekventovanja pruge ugovoriti i drugi uvjeti.

Takovih peage-pruga ima sada više. Najbliža nam je peage-pruga Zagreb—Sisak. Crtu od južnog kolodvora do stražare J. Ž. br. 72 rabe samo vlakovi južne željeznice. To nije peage pruga. Crtu od stražare 72 do ogranka preko Save rabe vlakovi vlastnice južne željeznice, vlakovi pruge Zagreb d. k.—Komorske Moravice i vlakovi pruge Zagreb d. k.—Brod. Od ogranka preko Save do postaje Sisak vlakovi južne željeznice i vlakovi pruge Zagreb d. k. Brod.

Peage prugu Vorgl—Innsbruck rabe vlakovi vlastnice južne željeznice i oni c. kr. austrijskih drž. željeznica.

količina robe iz Zagreba, mjesto preko Siska, na Dugoselo i Novsku, dotično u obratnom pravcu iz Broda, mjesto preko Siska na Dugoselo.

Veoma je poučno za nas pratiti prometnu politiku, koju vode već dvie godine Austrija i Ugarska jedna proti drugoj. Austrija nastoji, da pokaže Ugarskoj, da ne treba njezine pripomoći, dotično da potonja mora apelovati na obzir prve; Ugarska pako, da pokaže, ako i ne može izvesti, da je u stanju bez Austrije bitisati. Promatranje te borbe, koja je ove godine (1907.) stupila u akutno stanje, interesantno je za laike, a mnogo više može iz nje naučiti strukovnjak ne samo željeznički, nego i narodno-gospodarstveni.

U toj borbi može doći do zapletaja, koji mogu i nas Hrvate oštetiti. Opažam medjutim, da Austrija na tom polju, makar je već mogla, nije poduzela proti specijalno hrvatskim interesima niti jedne represalije. Da li će to i u buduće biti, ne može se tvrditi. No svakako je potrebno, da budemo na oprezu i da pomno pratimo taj tarifalni boj, kojemu ni uz kakovu nagodbu nije predvidjeti konca.

Dok ovo pišem — listopad 1907. — ne znam, kako će se svršiti nagodbeni pregovori medju Austrijom i Ugarskom, dotično, da li i u kojem će se obsegu primiti utanačenja austrijskih i ugarskih punomoćnika. Ne znam, u čem će jedna strana nadmudriti drugu, koji će biti rezultati tog bezkrajnog nagadjanja. No ova okolnost ni najmanje ne mienja važnosti već preduzetih represalija od strane Austrije. Dužnost je naša upoznati točno gospodarstvene neprilike Magjara, da uzmognemo i mi, bilo

kroz desetu ruku, ili na kojigod mu drago način, stečeno izkustvo jednoč izrabiti u našu korist. Uzdržajem se svakog komentara, jer je taj skroz suvišan. Činjenice govore jasnije, nego koji bilo kako temeljiti argumenat, a te činjenice ne glase ni najmanje povoljno po Ugarsku. Suzdržajem se nabrajanja onih odredaba na gospodarskom i trgovačkom polju, kojima austrijska vlada gleda okrnjiti ugarske interese, te se ograničujem lih na odredbe tarifalne naravi.

Mjere, koje se daju vještom uporabom mjestnih i manipulacionih prilika poduzeti na tom polju, ne mogu se ni izbrojiti obzirom na izvanredan i progresivan razvitak željezničke institucije i komplikovanost (zamršenost) željezničkih propisa.

Za uredjenje medjunarodnog odpremnog posla postoje doduše obsežne norme, koje se podjedno proširuju, komentuju i kodifikuju (Središnji ured u Bernu), ali za sam željeznički promet, za uredjenje medjusobnih poslovnih odnošaja pojedinih tuzemnih i inozemnih željeznica, izuzevši neke ugovore glede posudbe kola (Wagen-Regulativ), uporabe kolnog pomoćnog inventara (pokrivala, lanaca itd.) i pojedinih dielova pruge, koje zasiecaju u teritorij druge države, nema nikakovih pisanih norama, niti postoji kakovo medjunarodno željezničko pravo ili prizivni forum. Tu je odlučna i mjerodavna samo dobra vjera — bona fides obih poslujućih kontrahenata. Gdje ta manjka, ondje su širom otvorena vrata zanovetanju i raznim šikanacijama. Što je najljepše, sve se to dade opravdati na najvjerojatniji način po svakoj željeznici na temelju njezinih

instrukcija i propisa tako, da ne može biti prigovora ni formalnih, a kamo li materijalnih.

U Ugarskoj trgovini i industriji igraju momentano glavnu ulogu žito (brašno itd.) i ugljen. Kao što je Ugarska prisiljena svoje žito dotično brašno unovčiti u Austriji, jer tim najviše zaslužuje, tako je s druge strane bez ugljena cieli njezin gospodarski život ugrožen. Ugarska obiluje doduše smedjim ugljenom, ali taj za većinu tvornica, koje imadu peći uredjene za potrošak šlezkog i prajskog ugljena, nije uporabiv. Uz to tjeraju dioničari ugarskih ugljenika t. zv. ugljenu lihvu (Kohlenwucher), te pod izlikom skupe radne sile svoj lošiji ugljen nerazmjerno skupo prodavaju. No potonja, t. j. skupa radna sila, ni najmanje ih ne smeta, da diele dividende do 14%, a da stvar ne bude još sumnjivija, sa milijunima dotiraju godimice svoje pričuve. (Vidi izvješće za g. 1906. ugljenika Rima-muranyi-Salgo-Tarjani b. részv. társ.)

Ugarska potrebuje dakle silni ugljen iz Austrije i preko Austrije iz pruske Slezke za industrijalne svrhe, ali i za kućnu porabu, jer domaći ugljen radi prevelikog sadržaja sumpora zaudara i ne daje tolike topline.

Iza nekih neznatnijih odredaba, kojima je bila svrha iztisnuti ugarsko brašno iz Tirola, i protumjerâ ugarske vlade, da se osigura izgubljeno tržište, našla je austrijska vlada u ugljenom pitanju Arhimedovu točku, kojom drži Ugarsku u šahu.

Medju najznamenitije i najunosnije pruge u Ugarskoj spada ona, koja veže Košice (Kaschau) u sjev. Ugarskoj (Slovačka) sa Oderbergom (Bohunin),

pograničnom postajom c. kr. austr. drž. željeznica na pruskoj granici. Dio te pruge od Czacze do Oderberga (Bohunim; 64 klmetra) prolazi austr. Slezkom. Tom prugom ide velik dio ugarske izvozne trgovine u Njemačku, a i sav ugljen, koji dolazi iz Pruske i iz ugljenika ležećih diljem pruge u Ugarsku. Tamo leži i Karwin sa bogatim ugljenicima, dielom vlastničtvo nadvojvode Fridrika, gdje se proizvadja najbolji ugljen za svietleći plin. Odanle dobiva ugljen i zagrebačka plinara. Približnu sliku pribavit ćemo si o tom prometu, ako kažem, da se tom prugom može još sada u Ugarsku dovući dnevno 650 kola ugljena. No potreba bi iznašala momentano okruglih 700 kola. Sam glavni grad Ugarske treba u zimi kod — 5° R dnevno 150 kola tog ugljena. Uporaba domaćeg ugljena za kućnu porabu izključena je u Pešti i radi toga, jer su peći u privatnim stanovima uredjene samo za gorenje slezkog ugljena.

Prije koji mjesec bijaše dovoz prajskog i slezkog ugljena u Ugarsku mnogo veći, no austrijska vlada, dotično vrhovno nadzorničtvo za željeznice i brodarstvo, pronašlo je, da su izmedju Czacze i Oderberga postaje pretiesne, a i pruga preveć okupirana, te po tom da dnevno više od 50 vlakova (mjesto dotadanjih 70—80) u obim smjerovima ne smije kretati. Pošto je pako proširenje nekih postaja, kao i položenje drugih tračnica, čim bi se promet mogao proširiti, radi gorskog karaktera pruge dielom nemoguće, dielom sa nerazmjerno velikim troškovima skopčano, prisiljena je košičko-oderbežka željeznica preko pomoćne route Dzieditz-Bielitz i Zwardou c. kr. austr. drž. željeznice dovadjati kola. Tako je

uspjelo obaliti jedan dio prometa, no veliki dio ugljena, što se ima dobaviti, nije u obće prispio u Ugarsku upravo radi ograničenja prometa. Vlastnici slezkih ugljenika izjaviše naime svojim komitentima u Ugarskoj, da onaj dio ugovorene dobave, koji se je imao dobaviti, ali radi gornjeg ograničenja faktično nije dopremljen, smatraju efektuiranim, t. j. da naknadno ne daju nikakvog ugljena.

Posljedice gornje mjere austrijske vlade nisu izostale. Neke težkom mukom, uz silne državne subvencije u novcu i najraznijim tarifalnim polakšicama podignute i uzdržavane tvornice tekstilne robe u sepeškoj županiji, te jedna tvornica u Rožnavi, obustaviše posao s pomanjkanja ugljena. Sve protumjere, kao dobava englezkog ugljena preko Galca i Rieke, te ruskog iz donečke kotline, nisu u stanju uspješno naknaditi manjak i izravnati bilo cienu, bilo dobavne prilike.

Dobava preko Galca ima tu potežkoću, što je iztovarivanje većih pomorskih brodova ondje radi zamuljene luke skopčano sa neprilikama. U trgovačkim i pomorskim krugovima već se radi toga ventiluje pitanje, da se galačka luka zamieni onom u Reni-u, koja je mnogo podesnija za ladje sa tonućem većim od 8 stopa. Ujedno je pako pružena mogućnost Rnmunjskoj izrabiti povišenjem kirije do Predeala nepriliku Ugarske. Preko Rieke je uvoz u zimskoj sezoni do veljače nemoguć, a da se pogibeljno ne ugrozi i ne obustavi redoviti veliki promet, koji pada u to doba godine. Djelomice je pako taj uvoz radi nesposobnosti same pruge do Komorskih Moravica i desolatnih mjestnih odnošaja

na Rieci vanredno tegotan. Dobava pako donečkog ugljena dovodi Ugarsku opet u odvisnost austrijske prometne politike.

S druge strane prieči austrijska vlada ugarski izvoz preko Bodenbacha u Njemačku, prigovarajuć, ne bez temelja, družtvu povlaštenog austro-ugarskog željezničkog družtva (Staatseisenbahngesellschaft), da magjarsku robu odprema preko reda prevelikom brzinom na štetu austrijske. Kako se sve željeznice imadu glede dobave robe držati rokova ustanovljenih u poslovnom pravilniku, ne može ugarska vlada glede toga ništa poduzeti.

Točka X. 1. al. sporazumka (ugovora) netom uglavljenoga medju austrijskim i ugarskim ministrima kaže, da se roba jedne i druge države ima odpremati državnim i privatnim željeznicama obiju pola po istim pravilima tičućih se odpreme, manipulacije i tarifiranja. Ta ustanova naprosto je neizvediva. Ona već po svojoj vanjskoj formi ograničuje u članku IX. ustanovljenu neodvisnu razpoložbu austrijske i ugarske vlade glede tarifalne politike, a u svojoj bitnosti znači dopustiti jednoj vladi, da se mieša u sasma nutarnje odnošaje pojedine željeznice, dakle u stvari, glede kojih je drugom ustanovom istih punktacija izključena svaka kontrola sa strane bilo kojega kontrahenta.

Ali ako i dozvolimo i oportunim pronadjemo uvedenje takove kontrole, ipak se pita, u čijem bi interesu to bilo i tko bi se nje eventualno mogao plašiti, te se opirati takovom miešanju u nutarnje odnošaje druge zemlje. Na to pitanje mogu bez

okolišanja reći, da bi ta zemlja bila Ugarska radi svoje bezglave i nesolidne tarifalne politike.

Ne ću se upustiti u razglabanje pojedinih relacija, kojih ima sva sila slučajeva, koji pokazuju, kako Magjari drastičnim sredstvima pomažu proširenje svoje industrije, iztiskuju austrijske industrijalne proizvode i nastoje o proširenju svojih trgovačkih sveza na kopnu i moru. Dotaknuti ću se samo dviju točaka, koje su na njeki način kardinalne, jer se u njima usredotočuje glavna pažnja magjarskih političara i prometnika. To je proširenje dunavskog Babilona, Budimpešte, i lučke trgovine na Rieci pod svaku cienu. Kakovimi se tarifalnimi polakšicami diže trgovina i promet na tim dvim, većinom umjetno stvorenim trgovačkim emporijima, ne treba pobliže govoriti. To je obće poznata činjenica. Ne da se tajiti, da je i austrijska vlada mnogo načinila za procvat Trsta i Beča. Ali kad bi austrijska vlada polovicu one pažnje, kojom ugarska vlada mazi Rieku, posvetila Trstu, morao bi Trst biti danas bar mali Hamburg.

Dobar poznavalac riečkih odnošaja i dugogodišnji intimus jednog gromovnika zagrebačkoga poslovodstva drž. željeznice, njeki M., nanizao je u listu „M. Közerdek" njekoliko karakterističnih podataka, koji pokazuju, kako se daleko ide sa protekcionizmom glede Rieke.

Naredbe ministarstva, ravnateljstva državnih željeznica, poslovodstva u Zagrebu, prometne uprave na Rieci, sačinjavaju cieli labirint najraznijih odredaba, koje bi imale regulisati promet sa Riekom. Ali to nije sve: Kraj ustmenih zanovetanja raznih

izaslanika dolazi još sva sila brzojavnih odredaba. Najkurioznije medju potonjima su one, koje nalažu postajama, da traže ova ili ona kola, te da ih sa prvim odlazećim vlakom na Rieku moraju odpremiti. Ne samo da se sva kola sa odredištem za Rieku u obće izvan reda odpremaju, nego se i podpunim ignorovanjem odnosnih poslovnih propisa čitava kola na njeki način kao ekspresna roba na Rieku šiljaju.

Uzmimo sada, da Austrija, kojoj prema utanačenju pripada pravo za pošiljke svojih državljana tražiti iste pogodnosti, zatraži od ugarske vlade slični postupak za svoje pošiljke, koje polaze u Ugarsku, ili via Predeal-Oršova Biograd, ili Brod, prelaze (tranzituju) u Rumunjsku, Srbiju, Tursku itd. ili Bosnu. Koliki bi tu nastao kaos, koji bi onemogućio toli promet u obće, koli i sigurnost svakog osobnog prometa, jer bi postajni organi zaokupljeni tim poslom i nadzorom protežiranog prometa, potratili za to sve svoje poslovno vrieme i pažnju.

Ustanova dakle ta ne može se ozbiljno uzeti, kao što ni one, glede kojih se naknadno odstranjenje nesporazumaka i ustanovljenje modusa vivendi u izgled stavlja.

Glede odnošaja na Rieci dale bi se čitave knjige napisati. Troškovima, koji su izdani za nebrojene ankete, izaslanstva i na dnevnice, mogla se je, po uvjeravanju spomenutog magj. pisca, već jedna nova luka sagraditi. Postaja riečka, koja je ujedno i postaja povl. južne željeznice, dieli se na dva diela, oba rastavljena gradom. Dio na Delti i Brajdici služi trgovini sa drvom, a prelaz sa kolima dozvoljen

je preko grada samo noću. Za olakšanje prometa sa drvima sagradjen je troškom od 3 mil. Kruna po nacrtima mjernika Kassa okrugli tunel u duljini od 1800 metara. Ovaj ima doduše 2 otvora za ventilaciju, ali se ipak dogadja, da osoblje izlazi iz tunela na pola onesviešteno od dima, osobito kod vožnje uzbrdo. Ako je pako vlak kod vožnje uzbrdo morao radi pomanjkanja pare ili drugog kojeg uzroka stati u tunelu, dogodilo se, da su se pratioci vlaka skoro zadušili. Da se tomu doskoči, odredjeno je, da se svaki vlak, koji bi morao stati u tunelu, ima vratiti natrag na Brajdicu. Medju najnovija „pomagala" za obaljenje prometa na Rieci, spada i uredjenje uzpinjače dolinom Riečine. Naravski, da su to sve krparije bez ikakove veće vriednosti.

Uzmimo, da se medjutim u nagodbi za sve gore nanizane zapreke nadje kakav takav izlazak, ugovori bilo kakav postupak, koji bi izključivao bilo kakove veće neprilike, ipak preostaje austrijskoj vladi za obranu interesa svojih državljana još sva sila daljnjih sredstava, koja se mogu na neopaženi način upotriebiti.

Medju takova sredstva spada n. pr. umjetno prouzročenje i povećanje prometnih zapreka na bilo kojoj pruzi. Tako je stanovita željeznica, kada nije bila u stanju radi pomanjkanja prostora za iztovarivanje u morskoj luci smjestiti prispjelu robu, jednostavno javila u službenom glasilu, da postoji prometna zapreka na toj i na toj pruzi. Zimi se obično javljalo, da su na prugi zapusi, akoprem nije bilo u obće sniega, ljeti pako da se je slučajno

srušila pećina na prugu, ili slično. Takove „zapreke“, kojih je veličina i početak i trajanje veoma relativno, ovlaštuju željeznicu po § 63. točki (6) poslovnog pravilnika za željeznice, da produlji dobavno doba na duže ili kraće vrieme, a po § 65 obustavi primitak bilo koje robe, glede one pako na putu se nalazeće zatraži odredbu odprematelja.

Obaviest, koja dolazi u javna glasila, javlja kratko, da je s toga i toga razloga preuzeće robe (na odpremajućoj postaji), dotično izručba robe (na mjestu opredieljenja) do daljnje odredbe obustavljena. Za takovu odredbu nuždna je doduše naknadna dozvola nadzorne oblasti, ali takove se malenkosti ne broje, jer se odobrenje nikada ne uzkraćuje. To odobrenje važno je s financijalnih razloga, jer za svaki zakašnjeli dan preko dobavnog vremena pripada stranci odšteta, i to u formi povrate stanovitog diela uplaćene kirije. (Vidi o tom „Želj. pravo i poslovni pravilnik“.)

Ovakove prometne zapreke (Verkehrsstörungen) mogu odpremnicima prouzročiti velike štete, osobito onda (što se skoro redovito dogadja), ako su izdane za već prošlo vrieme.

Ako se kod takove zaustave radi o pokvarivim stvarima ili živućoj robi (Lebendes), onda je pogibelj i šteta za odprematelja mnogo veća, nego kod ostale robe, kojoj ne smeta duže ležanje ili odprema. Odpremajućoj stranci pripada doduše pravo, kad je obavieštena o zapreci, da učini odredbe glede robe, ali pošto odpremanje pokvarive robe od postaje, gdje je zaustavljena, traje opet njekoliko dana, to se predavatelj redovito zadovoljava, ako mu

postaja, na kojoj se roba nalazi, robu proda. Tako barem nješta zasluži, dok bi daljnjom odpremom u mjesto odpreme ili čekanjem na otvorenje prometa mogao sve izgubiti.

Poslovni pravilnik sadržaje doduše odredbe, da se roba pomoćnim putem ima dalje odpremati, ali tim nije uviek stranci pomoženo.

Medju posebne prometne finte spada i zadržavanje stranih kola, t. j. jedna željeznica zadržava, u slučaju pomanjkanja odpremnih sredstava, kola druge željeznice, kada se vraćaju prazna kući, njeko vrieme za odpremu svoje robe. T. zv. regulativ za uporabu kola (Wagenregulativ des Vereines der deutschen Eisenbahnverwaltungen) dozvoljava u onom slučaju, kada se kola jedne željeznice sa tovarom odpremljena na drugu željeznicu prazna vraćaju, da se mogu nješta dužim putem odpremiti do izlazne postaje vlastničke željeznice (Eigenthumsbahn). Mora se naime znati, da se kola, koja izlaze na stanovitoj prelaznoj točki jedne željeznice na drugu, moraju uviek na istoj točki povratiti. Biva to iz manipulacionih i tehničkih razloga. Kola se imadu vratiti u uporabivom i neoštećenom stanju, a vrieme, u koliko su izbivala, najlaglje se ustanovi na izlaznoj postaji dotičnih kola. Ta kola upotrebljuju austrijske željeznice za lokalni svoj promet višeput duže, nego li bi to smjelo biti. Za tu uporabu moraju doista austrijske, poglavito c. kr. austr. državne željeznice, njeku globu platiti, ali ta je razmjerno veoma neznatna prema koristi, koju donaša po stranci plaćena kirija.

Da se c. kr. austrijske drž. željeznice izdašno poslužuju tom fintom, vidi se po svoti, koju plaćaju za najam kola (vidi „Bericht etc. für das Jahr 1906. str. 141. Pos. XVI. Miete fur Fahrbetriebsmittel: K 8,598.167.91.). No mogao bi tko prigovoriti: Što može Austrija, to može i Ugarska. Nu tomu ipak nije tako, osobito obzirom na novčanu stranu. Riešenje toj zagonetki nalazimo u okolnosti, da Ugarska kao agrarna zemlja treba za izvoz svojih surovina mnogo više kola nego Austrija, koja može svoje za Ugarsku opredieljene industrijske proizvode u mnogo manji broj kola spremiti. Uz to je kirija za ugarske agrarne proizvode mnogo niža nego za industrijske proizvode austrijske. (Posebni tarif 1. prema A razredu — potonji je za 30—40% skuplji od prvoga.)

Represalije dakle sa strane Ugarske ne bi Austriji mnogo škodile, jer ona na robi odpremljenoj u Ugarsku prilično zaslužuje, makar joj se kola za koji dan zaustave. Ugarska pako, koja, da si osigura austrijsko tržište, svoje surovine uz veoma nizku cienu (višeputa mnogo nižu od posebnog razreda 1.) odprema, gubi velik dio koristi kod takovog ma i kratkog zaustavljanja kola.

Radi saveza sa ostalim mojim razlaganjima spomenuti ću i njeke austrijske spletke, koje idu za tim, da dunavsku plovitbu otežčaju i izvoz Ugarske preko Passau u Njemačku onemoguće.

Dunav je, kako je poznato, rieka internacionalna, te je plovitba na njoj po berlinskom kongresu dielom stavljena pod nadzor posebne dunavske komisije. Plovitba je na Dunavu slobodna, te ni jednoj

vlasti ne pristoji praviti joj bilo kakove zaprieke. Jedino se ima svaka brinuti za uzdržavanje plovitbe i regulisati svoj dio.

Magjari, da si za svaki slučaj bar djelomično do zaledjenja rieke (Eisgang) osiguraju od Austrije neodvisan promet sa južnom Njemačkom preko Passau i Regensburga, podigoše u Požunu pretovarilište (Umschlagplatz), koje će se znatnim troškom od 1.2 mil. Kruna naskoro proširiti.

Austrijska vlada, koja se ima brinuti za sigurnu plovitbu od ugarske do bavarske granice, pronašla je mjeseca rujna 1907., da izmedju Wildungemauera i Petronella treba Dunav regulisati radi njekih prije učinjenih pogrešaka, koje plovitbi priete nesigurnošću prometa. Za provedenje tih radnja odredjen je zapor rieke (Stromsperre), i to od 1. do 31. listopada 1907. zapor od 8.40 u jutro do 2.40 po podne, a od 1. studenoga 1907. do daljnje odredbe podpuni zapor, koji se ukida tek na nedjelje i svetce. Pošto pako u listopadu radi nizkog stanja vode u jeseni nije moguće noću ni prolaziti sa splavima, a prije i poslie zapora (Sperre) magla prieči vožnju, onda je dovoljno označena svrha tim mjerama.

Sva do sada nabrojena sredstva prometne politike mogu se označiti kao njezina upravna (politička, diplomatička), organizatorna i manipulaciona pomagala. Kada se pako radi o eksekutivi i vršenju jedne ili druge maksime prometne politike, osobito onda, kada je govor o obaljenju većeg prometa, od velikog su upliva tehnička pomagala prometne politike. Čim je solidnija podgradjna (Unterbau) koje

željezničke pruge, čim bolje podvale ili teže tračnice, tim brže može kretati svaki, pa i teretni vlak. Čim bolji stroj i bolja podgradja, tim veća može biti i težina pojedinih kola i njihova sadržina i tim teži dotični vlak.

Važna je za uporabu pruge i vrst njezina obzirom na uzpon, dotično pad. Pruga, gradjena u ravnici, horizontalno, bez velikih zavoja, može, kako je poznato, kraj jednakog stroja i jednake temperature obaliti mnogo veći promet, nego pruga, makar s malim uzponom i zavojima. Zato se kod svih većih pruga gleda čim više moguće izbjeći velikom uzponu i zavojima, koji su posljedice prvomu. Na glavnim linijama je zavoj sa promjerom (Diameter) od 275 metara i uzponom od 25‰ već prilična zaprieka većem prometu, jer se mora s jedne strane bitno ograničiti brzina vlakova (najviše 40 kilometara po uri, obično 30, a i izpod toga), a i broj točkova. Taj broj iznosi na takvim prugama najviše 80 točkova, i to samo za liepog vremena i ako nije temperatura niža od $+5^0$ R.

Kod pruga I. reda gradjena je podgradnja uviek solidno, ali nije tako kod drugih, osobito kod vicinalnih. Glede tih je i u nas bilo već više puta govora i u dnevnoj štampi. Svaki, koji prati dnevne dogadjaje, čitao je već o sklizanjima pruge (Rutschungen), n. pr. kod zagorske željeznice. Ta pruga postoji već 23 godine, pak se još uviek dogadjaju na njoj gore spomenuta sklizanja, akoprem bi kraj malo solidnije podgradnje tomu davno imao biti kraj. Na pruzi Dugoselo-Novska, otvorenoj god. 1898., njihala su se još pred koju godinu iza male

kiše kola, osobito osobna, kao pelivani na užetu. Nesreća, koja se je tek nedavno dogodila na pruzi Vrginmost-Karlovac, par dana iza otvorenja pruge, imala je svoj izvor u nesolidnoj podgradnji pruge.

Predaleko bi vodilo nabrajanje, od kuda ta nesolidnost i kamo ide obilni gradjevni fond, koji se svakoj željeznici mora već unapried osigurati.

Nema li prigovora bilo gradnji, uračunav ovdje sve postajne uredbe i pomagala za osobni i teretni promet, bilo glede odpreme vlakova (Zugsförderungsdienst), onda je pruga sposobna za normalni promet. Želi li se ta sposobnost kod većeg prometa proširiti, onda je najskuplje, ali i najradikalnije sredstvo polaganje drugih tračnica. U pomanjkanju toga proširuju se pojedine postaje i grade u njima dalnje tračnice za manipulaciju. Ujedno treba pomnožati broj postaja. Pošto se pako vlakom, koji je kraći, a teži, laglje manipulira nego dugim, a još k tomu praznim, grade se u novije doba kola, koja nose 20, 30, 40, 50 a i 70 tona. Velike tvornice željeza i strojeva te ljevaonice topova i armatura za ratne brodove imadu još posebne vagone, koji nose do 120 tona. No za to je potrebna posebna podgradnja pruge, obično orijaške tračnice i željezne podvale. Dok su pred 15—20 godina kola sa tovarinom (Tragfähigkeit) iznad 10 tona spadala medju riedkosti tek njeka kola za ugljen imala $12\frac{1}{2}$ tona tovarine, to se sada kola normalnih tračnica sa tovarinom izpod 15 tona u obće ne grade.

Pruga, koja ima velike zavoje, dade se u slučaju potrebe, ako nije preveliki uzpon, korigovati.

Tako je na pr. pruga Bos. Brod-Sarajevo na mnogim mjestima korigovana (skraćena), jer im je uvedenjem dugih teretnih i osobnih kola radi velikih zavoja bio ugrožen sigurni prolaz, te je iskakivanje (Entgleisung) pojedinih kola bilo na dnevnom redu. Gradnjom mosta kod Baje (na Dunavu) pokazala se je potreba korekcije pruge Dombovar-Bastaszek, koju su svojedobno gradili poduzetnici tako, da bude čim duža. Oni su naime dobivali gradjevne troškove po kilometru plaćene. Čim su više kilometara izgradili, tim su više zaslužili. Ta će pruga mjesto dosadanjih 65 kilometara biti duga oko 58 kilometara. Korekcija se obavlja većinom tako, da se podižu duži mostovi, prave veliki urezi (Einschnitte) ili prorovi.

Iz svega navedenoga se vidi, da je prometna politika i bez silovitih i nasilnih mjera, kojima ona razpolaže, u stanju neizmjerno škoditi, prema prilikama i uništiti gospodarstveni život pojedinog naroda i države.

Preostaje nam promotriti prometnu politiku, koju provadja zajedničko hrv.-ug. ministarstvo trgovine, bilo samo, bilo putem od njega ovisnih organa u kraljevini Hrvatskoj.

II.

MAGJARSKA (UGARSKA) PROMETNA POLITIKA U HRVATSKOJ.

Pod prometnom politikom u Hrvatskoj ne imademo razumievati samo poslovne odredbe državnih i drugih željeznica, koje rade u Hrvatskoj, nego i sve ono, što ove željeznice unutar svog djelokruga, bilo pravog ili usurpovanog, poduzimlju, ili ignorovanjem obćih potreba tendenciozno propuštaju, da tim raširе svoje dielom izrazito protunarodno djelovanje.

Čuo sam više puta u raznim krugovima dosta govoriti o potrebi financijalne samostalnosti i pohrvaćenju željeznica. Kolikogod se priznaje važnost pitanjima financijalne naravi i smatra bezuvjetnom potrebom razpoložba sa financijama, toliko je utvrdjeno, da i željeznice kao žile kucavice svakog naprednijeg naroda, kao najvažnije moderno sredstvo saobraćaja moraju doći u hrvatske ruke.

To su mnienja osoba, koje tek u glavnom poznavaju odnošaje željezničke sa njekoliko obćenitih presizanja i zloporaba većinom osobne naravi. A kako bi oni žešće i odlučnije naglasivali svoje stanovište, kad bi se točnije uputili, dotično brinuli, da saznadu pravo stanje stvari!

Osobna pitanja sasma ću ignorovati. O tim je podjedno govora u dnevnoj štampi, te ne imadu mjesta pri strukovnim razmatranjima.

Kaže se doista, glavno je stvar, a osobe su nuzgredne: Kad moramo prigovarati i prigovaramo službenikom državnih i inih željeznica u Hrvatskoj kao osobama, koje proti svakomu božjemu i ljudskomu pravu otimaju kruh autohtonomu elementu, ipak moramo priznati, da oni, kao čeda posebnog sistema, absolventi nam neprijaznih, povjestna i zakonska fakta izkrivljujućih prosvjetnih i učevnih zavoda, tek u drugom redu predstavljaju krivce sadašnjim odnošajima. Krivi su oni, koji se nisu brinuli, da željeznica vrši barem ono, što je kao trgovačko poduzeće dužna vršiti, a nije vršila, tako, da je pretežni dio naše hrvatske inteligencije i o običnim poslovnim prilikama željeznice ostao sasma neupućen.

Na pritužbe trgovačkog svieta izdan je doduše g. 1893. u tiskari „Narodnih Novina" poslovni pravilnik (Betriebsreglement), skup odredaba tičućih se odpreme osoba i robe. Ali što znači zakon bez provedbene naredbe, što zakonik bez komentara? Ono suho nabrajanje norama punih strukovnih i samom hrvatskom pravniku nerazumljivih maksima, višeput zlonamjerno i krivo skovanih *ad hoc* izraza bez tumača nije bilo od nikakove praktične vriednosti. Dopunjci tomu pravilniku, koji sadržavaju većinom odredbe glede uvjetnog odpremanja stanovitih dobara željeznicom, isto su tako okostnice, koje nisu bile niti su sada bilo za kakovu praktičnu porabu.

Prema jednoj odredbi bivšeg zajedničkog ministarstva za javne radnje i promet od g. 1890. imala je svaka hrv. postaja taj pravilnik kao i sve

druge tarifalne publikacije držati na skladištu. U istinu pako dobava tog sasma nepodpunog pravilnika skopčana je sa najvećim okapanjima. Propis zajedničkog hrv. ug. ministra trgovine br. 1649. od g. 1905., kojim se ima strankam omogućiti, da si mogu nabaviti na svakoj postaji potrebne im tarife, tek je na papiru.

Isto tako je bezpredmetna kraj današnjih željezničkih prilika i odredba, prema kojoj se tarifi i tarifalne publikacije imadu na svakoj postaji na porabu občinstvu izložiti. Ta je odredba, da nuzgred spomenem, samo na papiru kao i mnoge ine odredbe željezničke uprave.

Gornji poslovni pravilnik (službeni prievod „Nar. Novina" glasi: „Poslovni propisnik") sadržaje najvažnije propise glede odpreme osoba i robe i trgovačke službe željezničke. Kada bi stranke, naravski, uz sgodan komentar (tumač), točno poznavale samo glavne ustanove njegove, kada bi se u saobraćaju sa željezničkim organima uviek točno držale njegovih propisa, odpalo bi mnogo tužba na željeznicu u poslovnom pogledu. No odpao bi i dosadanji agresivni postupak postajnih organa, koji neznanje našeg občinstva najbezobzirnije izrabljuju. Objektivno prosudjujuć tu stvar, promatrajuć naime okolinu, iz koje su izašli ti namještenici, te njihovo izkustvo glede nas i naklapanje njihovih gončina o našem neznanju i neupućenosti, nije se čuditi tomu postupku. Oni samo izrabljuju povoljnu po njih situaciju!

Nuždno je dakle prije svega pružiti hrv. občinstvu točan pregled generalnih poslovnih pro-

pisa sa odnosnim tumačem i naknadnim ustanovama, kojih se imade držati željeznica, a i stranka, koja s njom posluje. Ti propisi sadržani su u t. zv. Tarifu Dio I. Odio A, koji sadržaje poslovne propise (pravila), te vriedi od 1. travnja 1906. K potonjem dolazi sa 1. studenoga 1907. I. Dopunjak. Zatim postoji t. zv. Tarif Dio I. Odio B, koji sadržava tarifalne ustanove, t. j. propise o izračunavanju kirije i inih pristojaba za rukovanje s robom, a zatim klasifikaciju robe, i to prema vriednosti i objemu njezinom, težini i predavanju robe (t. j. u zamotanom ili nezamotanom stanju), regulativ, koji je mjerodavan za naručivanje kola itd.

Da se označi narav tih propisa i promjenljivost tog pravilnika, neka služi okolnost, da se isti skoro svake druge godine podpuno ili bar djelomično za sve austrijske, ugarske i bosansko-hercegovačke željeznice na novo izdaje i tim prijašnji propisi stavljaju izvan kreposti. Moram doduše prema stečenom izkustvu na tom polju priznati, da niti taj pravilnik dovoljno ne upućuje onoga, koji je sasma nevješt željezničkim prilikama. Ipak je onomu, koji dolazi više u doticaj sa željeznicom, omogućena bar njeka orientacija (ravnalo), da ne bude žedan preveden preko vode.

O tom pako, da se taj pravilnik na hrvatski prevede, ne će željeznička uprava ni čuti. Ona zna, da tim dolazi u sukob sa propisi Tarifa Dio I. Odio A, a i sa propisi internacionalnoga sporazumka (Berner „Intern. Übereinkommen etc." od 14. listopada 1890.). Ovi propisi dozvoljavaju medju inim, da se tovarni listovi izpunjuju u Hrvatskoj

hrvatskim jezikom, ali to ne smeta ni nju ni zajedničko ministarstvo trgovine, koje bi imalo bditi, da se propisi i obdržavaju. Prema tim propisima morala bi već sada bezuvjetno postojati hrvatska klasifikacija robe, a te nema. § 51. poslovnog pravilnika propisuje, da stranka ima točno označiti vrst robe, a kako će to učiniti, kad nema hrvatskog službenog izraza? Ako pako krivo napiše, izvrgnuta je pogibelji, da željeznički organ računa za robu najskupljiji I. tarifalni razred. (Vidi Tarif. Dio I. Odio B, str. 8.) Naravski, da se taj propis protivi duhu ustanovâ u tarifu Odio A, ali na koga da se stranka kraj sadašnjeg nepoznavanja okolnosti i pomanjkanja posredovne institucije obrati?

Željeznici je sasma udoban položaj kraj tako nesigurnog i nesolidnog stanja. Kod odpremnog posla odlučuje u Hrvatskoj obzirom na tarifovanje sasma neodvisno, po tom više puta i samovoljno postajni organ, koji redovito razumije tek magjarski i nješto njemački. Odredbe tičuće se naručivanja kolâ, koja potrebuje odpremajuća stranka, već su same po sebi dosta manjkave tako, da je stranka veoma slabo zaštićena od zloporaba sa strane postajnih predstojnika. Uobičajalo se je tečajem vremena, da postajnom glavaru pripada za svaka kola, koja se natovare na njegovoj postaji, po jedna Kruna. Svota ta na većim postajama, osobito ondje, gdje se tovari marva (Koprivnica oko 4000—5000 kola, Bjelovar 1000—2000 itd.), dosta je znatna. Nu to pojedinim ljudem nije dovoljno, te izrabljuju više puta i preko mjere strpljivost

občinstva. U Ugarskoj su ti pojavi prilično riedki, jer se tamo stranke razumiju u propise, a postajni glavar, koji bi u tom prekoračio samo malo uzstrpljivost odprematelja, ne ostaje dugo na svome mjestu. On mora biti veseo, da mu prevejanci kakovi ne objese još parnicu o vrat — radi guljenja. Kod nas se dosele nije barem po mom znanju dogodila znatnija afera te vrsti.

Tako je glede robe, koja se odprema u kolnim tovarima. Glede označivanja robe kod običnih tovara (Stückgüter) dogadjaju se mnoge neurednosti. Stranke u Hrvatskoj označuju doduše u velikoj većini robu, koju predavaju, hrvatskim jezikom, nu ta oznaka ne dolazi u t. zv. tovarnicu (Frachtkarte). Na tovarnici, koja služi ujedno kao popratni dokumenat tovarnom listu, označena je po stranci predana roba lih na magjarskom jeziku. Tek na njekim većim postajama dodan je magjarskom hrvatski izraz, ali potonji nije tako upisan, da bi se osobito kod predaje više predmeta moglo razabrati, koliko je od koje vrsti robe predano. Tako revizionalni ured željeznice, koji se drži samo magjarskog teksta, nije u stanju ustanoviti, da li je stranka platila manje ili više na kiriji. Na mnogim postajama, gdje osim slugâ, nevještih strukovnim izrazima, nema nikoga, tko bi hrvatski i magjarski dobro razumio, izračunana je kirija radi lošeg prevoda ili nepoznavanja jezika redovito krivo. Na drugim opet postajama prevadjaju hrvatske izraze na magjarski dnevničari i vježbenici, o kojima se, ako im se i priznaje, što riedko biva, točno poznavanje obiju jezika, ne može nikako već radi njihove slabe naobrazbe reći, da će oni i u strukovnim izrazima dati točan prievod.

Tako je prema običnom laikalnom shvaćanju koštano brašno (Knochenmehl) isto tako gnojivo kao ostalo umjetno gnojivo. Ipak je kirija za prvo znatno jeftinija nego za umjetno gnojivo. Takovih slučajeva ima sijaset, a ne može nitko opovrgnuti, da se u Hrvatskoj dnevice dogadjaju.

Ovo neznanje željezničkih propisa i okolnosti imade još i jednu drugu, tamnu stranu. Malo je komu poznato, da poslovni pravilnik za željeznice (§ 1.) ustanovljuje, da se željeznički službenici unutar granica svojih službenih dužnosti imadu pokazati uslužnima prema občinstvu. Davanje bilo kakove male upute, osobito kad se radi o jednostavnoj odpremi kakove robe, ne prouzročuje za namještenika nikakov veliki trud. Ipak je davanje ovakovih sitnih informacija, osobito kod stanovitih elemenata, vezano na famoznu formulu *do ut des*, (daj da ti dadem), pri čem protuusluga nije redovito u nikakovom razmjerju sa danom ubavjesti. Naši ljudi u svojoj prostodušnosti slični su biblijskim tipovima, koji za lonac leće prodavaju svoje prvorodjenstvo.

Sasma posebno sredstvo korupcije, koje se može uzeti i kao njeka vrst prometne politike, jest sljeparija sa t. zv. doznačnicama za vožnju uz polovicu ciene, obično zvanima certifikati.

Sasma je opravdano, da Magjari, koji bez ikakove protučinitbe vuku od drž. željeznica iz Hrvatske godišnje ne računajuć inu korist oko 8 mil. Kruna gotovog novca, barem njekakovu protuči-

nitbu dadu hrvatskom občinstvu. Imalo bi to zaista njeku vriednost, kada bi naši hrvatski činovnici to dobivali kao sinovi Hrvatske, iz obzira na njihovo loše materijalno stanje. Ali kod toga su odlučni upravo protivni motivi. Oni dobivaju tu pogodnost samo kao njeki representanti Ugarskoj prijaznog elementa u Hrvatskoj, da se tim donekle obvežu Magjarom i željeznicama. Ne želim tim reći, kao da bi hrvatski činovnici to uzimali u gore naznačeno ime, ali tendencija željezničke uprave u tom je pravcu jasna, te se dade podkriepiti drugim eklatantnijim primjerima. Predaleko bi vodilo nabrajanje raznih pogodnosti, koje uživaju u formi dozvole polovice ili cieloga kupeja I. razreda službenih i periodičnih slobodnih karata razni viši funkcionari i birokrati hrvatski. Dakako da ovi u takovim sitnicama, koje u Magjarskoj uživaju i obični novinarski črčkari, vide osobito protežiranje njihove osobe sa strane željezničke uprave.

Vraćajuć se na t. zv. certifikate, ponavljam, da je to izvrstno sredstvo korupcije, koje dobro dolazi ne samo željezničkoj upravi, nego i njezinim pojedinim višim i nižim službenikom u mnogom pogledu. Poznato je, da autonomni činovnici od IX. čin. razreda imaju za cielu godinu vriedne izkaznice, koje im omogućuju kupiti polovicu, mjesto ciele vozne karte na pojedinim postajama. Niži medjutim službenici, kao i supruge, te djeca viših službenika izključena su od gornje pogodnosti, te im se tek od slučaja do slučaja izpostavljaju doznačnice za jednokratnu vožnju uz pol ciene. Ne spada ovamo niti mienja što na stvari, ako primietim, da se tim kartama, kod kojih je dovoljno, da se vlastnik na njima samo vlastoručno podpiše, služe ne samo supruge, nego i sva rodbina i poznanci pojedinih činovnika, ako bar kako imadu sličnost sa kojim bližim pripadnikom molitelja (sinom, suprugom, kćerju itd.). Nabrajanje pojedinih slučajeva i forama, pod kojima se to sbiva, sasma je izlišno, te bi se to moglo dapače kojom machiavelističkom maksimom sasma opravdati, ali i bez nje držim, da nije nemoralno prikratiti onakove elemente, koji sustavno i protuzakonito prikraćuju ne pojedinca, nego i cieli narod.

No ima drugi važniji momenat, koji obzirom na te certifikate daje povoda zabrinutosti. Kako je mnogomu taj certifikat višeputa kod žurnog odlazka njegovih bližnjih nuždno potreban odmah, a ne tek iza 8 dana, kada ga po propisu imati mora, obraćaju se pogodovanici na razne željezničke namještenike, da im certifikat izposluju prije roka. Kako njekoji bilo za sebe, bilo za druge (kao gore) takove usluge redovito trebaju, stvori se medju njima i dotičnim službenicima njeki obvezni odnošaj, a to potonji znadu jako dobro izrabiti. Oni tim putem pribavljaju mjesta i kruh svojim sinovom i sunarodnjakom, ne tek samo u našim autonomnim uredima, nego i u raznim hrvatskim novčanim zavodima i poslovima i omogućuju im inače osiguranje eksistencije na daljnju štetu autohtonog pučanstva. Poznato mi je više slučajeva, gdje su domaći sinovi na korist sinova ovakovih magjarskih službenika po našim ljudima odbijeni bili.

Posao željeznički, koji duboko prodire u svakdanji socijalni život naroda, pokazuje i na tom polju svoje rastvorno djelovanje.

Kod promatranja odnošaja na svim željeznicama u Hrvatskoj (ne samo državnih) držati ću se najprije odnošaja konstitutivnih (uredbenih), t. j. onih, koji se tiču gradnje i uredjaja željeznice, izpustiv svako nabrajanje koncesioniranja i financiranja njihova i zloporaba, koje su s tim u savezu. Za tim prelazim na pitanje organizatorno i upravno, a konačno govorim o samim tarifalnim prilikama.

1. Obći prometni odnošaji.

Prva željeznica u Hrvatskoj je ona na Sisak, i to ona, koja polazi iz Zidanog mosta sa krnjim priključkom na prugu Beč-Trst, te kod Laduća prelazi u Hrvatsku. Pruga ta imala je biti dio orientalne željeznice na Carigrad, te je podgradnja za nju (veliki kameni nasip kod Reichenburga i onaj do pred postaju Videm, gradjen je 20 godina prije same gradnje pruge) djelomice kao dvotračna uredjena. Sam pako teritorij željeznički diljem ciele pruge izvlašten je za dvotračnu prugu.

Dio orientalne pruge imala je biti i po barunu Hirschu g. 1872. izgradjena sada vojnička željeznica Doberlin-Banjaluka, koja je dugi niz godina bila bez tračnica. I sada je to jedna od najoriginalnijih željeznica, jer svoje strojeve s pomanjkanja ugljena, loži još sada djelomice drvom. No promet je na njoj dosta velik, te brutto dohodak iznaša

g. 1904. K 762.024.65, dočim investirana glavnica iznaša (sa koncem g. 1904.) K 6,626.946.91.

Tek g. 1882. (10. IV.) dogradjena je sveza izmedju postaje Sisak-Doberlin, nu nespretna izgradnja pruge kod Kostajnice čini ovu prugu gorskom, te je promet na onoj točki skopčan sa potežkoćama. Dok je još pred koju godinu putnik iz Zagreba u Banjaluku (ukupno 200 kilometara) trebao oko 13 sati, sada se taj put prevaljuje za 7 sati 19 č., dotično 9½ sata. Dovoljne bi bile pako za tu duljinu 4 ure, jer do Sunje ide i onako brzovlak sa brzinom od 75, dotično 70 kilometara po uri. (Zagreb-Sisak 75, Sisak-Sunja 70 kilometara po uri.) Nuždno je dakle pospješiti samo brzinu na crti Sunja-Banjaluka = 126 kilometara.

Pruga od Laduča (Savskimarof) do Zagreba pruga je I. reda ; ipak kreću na njoj od početka samo t. zv. sekundarni osobni vlakovi, koji smiju i veći broj teretnih kola sobom vući. Maksimalna im je brzina od njekih 5 godina ovamo 40 kilometra po uri, akoprem bi mogli kretati vlakovi već sa brzinom od 70—80 kilometara po uri. Izim male brzine odlikuju se ti vlakovi dugim čekanjem, osobito u Brežicah, i to poglavito radi uzimanja vode, jer strojevi, koji se rabe na crti Zidanimost-Sisak, po južnoj željeznici, spadaju medju najstarije strojeve družtva. U potonje se doba opaža, da ti strojevi ne imadu niti t. zv. zavora za iskre (Funkenfänger). Pruga je ova jedna od najunosnijih, pa se je upravo čuditi ravnateljstvu južne željeznice, da tako traljavim strojevima na lakoumni način dovadja u pogibelj susjedstvo pruge.

Ovo je valjda jedina pruga I. reda, na kojoj ne kreću nikakova izravna kola. Akoprem je osobni promet iz Zagreba i Hrvatske prema Beču, Trstu i Alpama mnogo veći, nego promet prema Pešti, ili Rieci, ipak je sveza u Zidanom mostu jedna od najneudobnijih, što se u današnje doba olakšanja osobnog prometa može pomisliti. Izgovor južne željeznice, da je uvedenje takovih kola skopčano sa velikim manipulacionim potežkoćama, ne vriedi ni lule duhana. Cieli postupak pokazuje jedino skranju nesusretljivost te željeznice prema potrebama hrvatskog obćinstva.

Niti prigovor, da bi promet olakšanjem sveze prema Zidanom mostu, dotično na Beč na pruzi Kaniža-Wiener-Neustadt bio manji, ne vriedi. Potonja sveza je naime kraća i jeftinija od sveze preko Zidanoga mosta na Beč, i tim joj je osigurana frekventacija sa strane siromašnijih putnika, kojih je uviek više, nego bogatijih, a kod vožnje na Zapad je vožnja preko Zidanog mosta bezuvjetno nuždna za sve putnike iz Hrvatske i iztočnih strana.

Južna željeznica, kao najstarije prometno poduzeće u Hrvatskoj, osigurala si je kraj gore spomenute unosnosti i njeko vječno pravo na promet sa svih postaja, koje leže na obali Save. To pravo datira još iz one dobe, kada su brodovi svake vrsti u većem broju Savom do Siska dolazili. Glede privatnih brodova nije si južna željeznica ništa osigurala. Ali posljednje vrieme prije otvorenja pruge na Brod preuzelo je skoro sav posao tovarenja na Savi dunavsko parobrodarsko družtvo, s kojim je južna željeznica sklopila ugovor glede ustupa tovara

dopremljenih Savom. Kada je g. 1889. otvorena pruga Brod-Sisak, počeo je promet na Savi rapidno padati. Državna željeznica, da proširi svoj promet, počela je sniženjem tarifalnih stavaka vući na sebe sve tovare žita i dr., koji su dosele išli Savom, sa nakanom, da ih svojimi peàge-vlakovi doprema u Zagreb, dotično na Rieku.

Južna željeznica zatraži medjutim, da joj se osigura i nadalje njezin prometni posjed, koji je bio skoro uništen dionom obustavom prometa na Savi, koja se je navlaš zapuštala. Kako je državnoj vlasti bilo u prvom redu stalo do toga, da si osigura njeki promet na novoj pruzi, a za Savu se radi gore već spomenute vodne konkurencije nije brinula, bude južnoj željeznici dozvoljeno, da tovare, koji su iz okolice njekadanjih savskih postaja Savom dolazili u Sisak, od otvorenja pruge sa postaja državne željeznice odprema svojim strojevima i vlakovima u Zagreb. Pošto je pruga Sisak-Zagreb skoro horizontalna i bez svakih terenskih potežkoća, to južna željeznica pravi tim dobar posao. Ona dobiva navodno za svojih 50 kilometara 40% kirije, dočim državnoj željeznici ostaje za 230 kilometara Zagreb-Rieka ciglih 60%.

Kraj te pogodnosti uživa južna željeznica sa strane državnih željeznica i mnoge druge za svoju prugu Gjikenice (Gyekenyeš), Nagy Kaniža-Steinamanger-Wiener-Neustadt. Sgodnim svezama osobnih vlakova iz Hrvatske te iz Slavonije preko Osieka osiguran je južnoj željeznici dio putnika za Beč i Austriju, da joj se tim pomogne ujedno odteretiti prugu Trst-Beč. Povoljnom pako diobom prometa

(Verkehrstheilung) osigurava joj se i veliki dio teretnog prometa, imenito marve, sa najvećih marvinskih postaja u Hrvatskoj, kao Bjelovara, Križevaca i Koprivnice.

Naravski, da tu protekciju državnih željeznica mora na drugoj strani naknaditi južna željeznica. Biva to pako na taj način, da se ona u svim tarifalnim, organizatornim i manipulacionalnim pitanjima u Hrvatskoj posvema podvrgava magjarskoj prometnoj politici.

Glede personalnih pitanja postupa južna željeznica u Hrvatskoj još ekskluzivnije od državne. Medju svojim osobljem drži i takove, koji posvema nesposobni u svojoj službi igraju u našoj domovini tek ulogu običnih agenata provocateura. O kakovom makar prividnom osiguravanju autohtonog elementa nema kao ni kod državnih željeznica ni govora. Velim prividnom, jer komedija sa željezničkim štipendistima kod drž. željeznica ne može se nazvati koncesijom i realnim postupkom. Ali niti takove pogodnosti ne pruža južna željeznica. Svi principi pravog tečevnog družtva, koji tako blagotvorno djeluju u Austriji, izručeni su u Hrvatskoj magjarskoj prometnoj politici.

Izim južne željeznice, koja upravlja i vicinalnom prugom Barč-Pakrac sa ogranci Terezovac-Slatina i Bastaji-Končanica u istom smislu kao i gornjom Laduč-Sisak, postoji u Hrvatskoj i t. zv. slavonska dravska željeznica, vlastničtvo braće Guttmann. Željeznica ova gradjena je uzkotračno (širina tračnica 1 m), te je sa svojim priključcima duga oko 122 kilometra. Osim ovih javnom pro-

metu predanih pruga posjeduju braća Guttmann još njekoliko obrtnih šumskih željeznica (Industriebahnen), kao onu od točke Crvenmajur ogranak do Crvenmajura (Radi osobite „simpatije" prema Hrvatskoj okrstili su vlastnici tu postaju „Vörösmajor.) i od točke Crvenmajur ogranak na Orahovicu. Šumska pako željeznica sa postaje Moslavina pruge Noskovce-Belišće na Crvenmajur pregraditi će se naskoro za javni promet i ujedno Belišće spojiti sa Osiekom.

Te uzkotročne pruge braće Guttmanna ne imadu nikakove internacionalno važnosti. Roba, najviše šumska gradja, u koliko se ne odprema Dravom kod Noskovaca, Dolnjeg Miholjca i Belišća brodovima samih vlastnika pruge ili drugih brodovlastnika i splavima, pretovaruje se na postajama Noskovci i Prandanovci na kola normalnih željeznica. Prva postaja leži na pruzi Sv. Lovrinac-Našice, druga na slavonskim vicinalnim željeznicama, na pruzi Nova Kapela-Osiek.

Jedinstveni jezik ili kakovo jedinstveno poslovanje u općem interesu službe ili države nije radi sasma lokalnoga značaja pruge potrebno na toj pruzi, a ipak je sve osoblje magjarsko i sve poslovanje nutarnje i vanjsko obavlja se izključivo na magjarskom jeziku. Isto tako biva sa malom iznimkom i kod uzkotračne pruge Zagreb-Samobor (19.9 kilometara), koju radi veoma slabog skoro nikakovog transito-prometa možemo ubrojiti medju pruge III. reda.

Kada sam već napomenuo jedinstveni jezik i jedinstveno poslovanje, kušati ću razsvietliti te

rabulističke pojmove. Čim spomenem koju o jeziku, moram se čuditi, kad pomislim, što su Magjari na tom polju obzirom na medjunarodni promet izvojštili. Ne čudim se tu Austriji, koja je desetke godina uviek samo uzmicala pred zahtjevima Magjara u svim gospodarstvenim pitanjima, niti se čudim Pruskoj, dotično Njemačkoj, koja iz političkih i strategičnih razloga nastoji proviriti u sve nutarnje pa i prometne odnošaje monarkije i u tu svrhu stisne jedno oko. No čuditi se je privatnim željeznicama u Austriji, kojih je još pred koju godinu dosta bilo, da su dozvoljavale, da se i u takovim tarifima i tarifalnim propisima, gdje Ugarska služi samo kao prelazna zemlja za jednu robu, bani i magjarski prevod tarifalnih ustanova.

A ipak, kada se radi o kojoj pošiljci iz Austrije, Njemačke ili koje druge države spadajuće u savez njemačkih željeznica (Verein deutscher Eisenhahn-Verwaltungen), institucije inače posve suvišne; kada se radi o pronalazku robe, gubitku ili ošteti iste, prisiljene su i postaje u Ugarskoj medjusobno njemački dopisivati. Biva to radi stranih postaja, koje ovakav spis, ako sadržaje i samo jedno magjarsko medjutomno riešenje, jednostavno odbijaju. Kod toga se dogadjaju i komične stvari. Tako je na Rieci jedan skladištni činovnik pisao njekoj postaji u Austriju magjarski dopis. Odgovor nije dugo kasnio. Uz primjedbu, da postaji taj svjetski jezik (diese Weltsprache) nije poznat, vraća se.

Kada se uoče spomenute pogodnosti magjarskom jeziku, a uz to uvaži, da su stranke u Ugarskoj vlastne i izključivo njemački izpunjavati sve po-

datke što ih imaju izpuniti u tovarnom listu (§ 51. točka XXI. posl. prav.), onda se pitam, čemu ekskluzivnost (izključivost) magjarskog jezika ?

Već u samoj Ugarskoj nalazi to nastojanje velike zapreke. Da sveobću hajku na magjarski jezik čim temeljitije izigraju, izpunjavaju na pr. Rumunji u Ugarskoj tovarne listove izključivo njemački na veliku srčbu postajnih organa i željezničkih uprava.

Prigodom bezkrajnih debata u peštanskom saboru pred koju godinu, koje je vodila „stranka od g. 1848.“ za izvojštenje magjarskog zapovjednog jezika, služio je najboljim argumentom navod ondašnjih opozicionalaca, da za uvedenje toga treba poznati tek 50 magjarskih rieči. Naravski da to filozofiranje vojničke oblasti nisu mogle usvojiti, ne valjda, što bi bilo težko naučiti tih par rieči, nego zato, jer je za vodjenje strategičkih poslova nuždno znanje ne samo jezika, njekolikih fraza, brojeva ili izreka, nego točno poznavanje vojničkih disciplina, razpravljanje ove ili one operacione zadaće i taktičnih prilika. Nisam vojnik niti mi je poznat način naobrazbe osobito viših t. zv. stožernih častnika. No poznato mi je, da položenje izpita za potonjega nije mačji kašalj, a glede materijala, koji isti ima proučiti, mogu već po čuvenju tvrditi, da isti ne stoji u nikakovom razmjerju sa bilo kojim teoretičnim strukovnim izpitom željezničkog prometnog namještenika, koji svoje poslovno znanje i routinu stiče i proširuje tek dužom praktičnom službom.

Ti željeznički strukovni izpiti prije 20—30 godina bijahu skroz primitivni. Ipak poznajem lično visokog još aktivnog činovnika državnih željeznica, valjda momentano najsposobnijeg u prometnoj službi, koji kraj svojih izpita ima jedva 4 realke ne brojeć drugih sa još manje škola. Tako je jedan tek nedavno umirovljeni nadzornik počeo svoju karieru turanjem kolica u skladištu, drugi od običnog ranarnika dotjerao do vrhovnog nadzornika.

Dvojim veoma, da li se u austrijskoj vojsci nalazi koji viši častnik ili pače general sa takovom kvalifikacijom!

Ako je dakle po mnienju nekadanjih opozicionalaca, a sada vladinovaca u Ugarskoj, za vršenje vojničke službe dovoljno tek 50 riečî, koliko bi onda rieči trebalo za željezničku službu? Ona je po svojoj naravi, ako ne imade služiti samo stanovitoj rasi i njezinim satelitom, institucija sasma trgovačka, i to jednostavno trgovačka, bez cjenkanja, pošto je monopol. Osobito joj je u mjestnom prometu, koji je najobičajniji, granica točno odmjerena. I veća routina i vještina u ostalim tarifima (priključnim i saveznim) nije baš odvisna od znanja jezika, nego od duge vježbe. Tek glede klasifikacije robe traži se točno poznavanje jezika dotičnih strukovnih izraza. Nu u tom pomaže izvrstno dobro sastavljena klasifikacija i roboznanstvo.

Kod željezničke pako prometne službe (kod vlakova) dovoljno je u istinu tek par fraza. Vlakovno a i djelomično postajno osoblje rabi sada u Hrvatskoj u medjusobnom saobraćaju hrvatske, njemačke i magjarske fraze. Imade službenika osobito nižih, za koje se mirne duše može reći, da ne znadu pošteno ni hrvatski, ni njemački, a ni magjarski jezik. Iz tog neznanja pako ne stizava željeznicu nikakova neprilika u manipulaciji, a niti kakova nesreća u eksekutivnoj službi.

Tako je sa željezničkom službom, dok se ona kreće u redovitim granicama. Nastaju li prigovori glede oštete pojedine pošiljke, manjka i gubitka robe, onda već ni znanje magjarskog jezika ne dostaje. Pogotovo je to tako u Hrvatskoj, u koju se uvaža preko $^3/_4$ potrebe iz Austrije, dočim još više toga tamo odlazi.

Dokazao sam, da je kod skladištne postajne službe, pogotovo reklamacionog postupka u Ugarskoj, a prema gornjem još više u Hrvatskoj, nuždno znanje njemačkog jezika. Po tom je sigurno, da taj jezik većina postajnih organa zna, a predstojnici obzirom na mobilizaciju vojske i moraju znati. Ipak su Magjari, pod izlikom, da ne imadu službenika vještih njemačkom jeziku, iztisnuli od vojničke uprave i tu pogodnost, da sa željeznicom i u Hrvatskoj magjarski („A cs. és kir. 13. hadtestparáncsnokság") dopisuju.

Biti će, da su i vojničke oblasti dosta slabo upućene u željezničke poslove, jer da su im poznate gornje činjenice, oni bi na temelju istih odbili najvećom lahkoćom sve tražene koncesije, koje za pravo nisu nego progresivna magjarizacija zajedničke vojske.

No prigovoriti će mi koji gorljivi zagovornik magjarštine ili prijatelj kakovog famoznog *status*

quo-a kod željeznice, da se uporaba njemačkog jezika tiče lih odpremne, dotično reklamacione službe, dočim da je za saobraćaj sa predpostavljenom i nadzornom oblasti bezuvjetno potrebno znanje magjarskog jezika.

Istina, glede uporabe magjarskog jezika kod željeznica u Hrvatskoj jedino je to, da za proširenje magjarizacije unutarnje poslovanje njihovo dobiva sve više karakter birokratički. To je karakter prave magjarske birokracije sa svim njezinim zlim stranama, pri kojem je svakako nuždno mnogo, ali i suvišne črčkarije. — Da li je pako to mnogo pisarenje u interesu jednostavnosti službe, koja je potrebna pri željeznici, o tom mora svaki praktično misleći čovjek iskreno podvojiti.

Istodobno sa magjarizacijom ide i nastojanje, da se od željeznice izključe svi sposobniji nemagjarski elementi, te da se tim željeznica učini monopolom stanovite rase, ne samo što se tiče sudjelovanja kod nje, nego i poznavanja njezinih prilika. Nadzorna oblast za željeznice nema u nijednoj državi toliko prava, koliko ima kod nas vrhovno nadzorničtvo za željeznice i brodarstvo. Ovo nadzorničtvo centralizuje u interesu magjarizacije sve više upravu željezničku, prieči odpremni posao u njegovom poletu, pravi zapreke svim državljanom, koji nisu Magjari, te za najmanje sitnice traži obširna izvješća, — kao nekadanji absolutistički „Polizei"-ministri !

Najveći dio željeznica u Hrvatskoj sačinjavaju, kako je poznato, državne željeznice i pod upravom njihovom stojeće vicinalne željeznice. Potonje se diele

opet u onakove, kojimi upravljaju drž. željeznice na vlastiti račun, te plaćaju dioničkom družtvu vic. željeznice njeku paušalnu svotu. U Hrvatskoj spada medju te zagorska željeznica, kojoj se godimice isplaćuje K 480.000.— Drugom vrsti vicinalnih željeznica upravljaju državne željeznice na temelju posebnog ugovora, uz naknadu režijskih troškova. Ovamo brojimo sve ostale vicinalne željeznice u Hrvatskoj.

O duljini željeznica u Hrvatskoj u obće, a vicinalnih željeznica napose vidio sam već više izkaza. Posljednji takav izkaz sadržan je u „Smotri trgovačkog Doma", knjiga 1. sv. 3., str. 120. Sastavio ga je g. J. Tominac, činovnik u zaj. ministarstvu trgovine. U njemu je medju ostalim pruga Čakovac Zagreb (bolje — Zaprešić označena sa 115.5, a ima 115.8 kilometara. Veća diferencija je kod pruge lonjskopoljske: mjesto 114.4 tek 113.2 kilometra, a kod pruge Caprag-Vrginmost mjesto 60.3 (60.266) samo 58.0 kilometara. (Gradjevna duljina 60.1 km.)

Podatci, što ih ja navodim, uzeti su iz službenog (nu javno publikovanog) izdanja („Jelentés itd. od god. 1905."), prema kojem po g. Tomincu označena udaljenost ne odgovara ni gradjevnoj ni poslovnoj duljini.*

* Gradjevna duljina (Baulänge) stanovite željeznice je udaljenost od one točke, gdje je početa dotično svršena gradnja koje pruge. N. pr. gradjevna duljina zagorske željeznice počimlje kod izlazne miene (Wechsel) na postaji Zaprešić, a svršava kod I. miene (Miena br. 1) u Čakovcu.

Pod poslovnom duljinom (Betriebslänge) razumievamo duljinu koju prolazi stanoviti vlak i koja je mjero-

Točna oznaka duljine pojedine pruge od važnosti je za ustanovljenje mnogih rezultata (Leistungen) prometa, bilo što se tiče gradnje (Baukosten), bilo izdataka kod posla (Betriebsausgaben).

U tu svrhu dodao sam na koncu ove razprave izkaz svih pruga državnih vicinalnih i privatnih željeznica te onakovih znatnijih industrijalnih tračnica (Geleise), koje su u svezi sa javnim prugama (Linien) i sa odredjenom duljinom.*

Sastav sam ovakovog izkaza spojen je sa velikim potežkoćama. Višeput i sami službeni podatci

davna za obračun. Troškovi naime i dohodci pruge računaju se po kilometru, t. j. na poslovni kilometar (Betriebskilometer) odpada kod pojedinog vlaka toliki prihod, a toliki razhod u krunama ili filirima.

Kod vlakova zagorske željeznice ugovorom je označena izlazna točka na zagrebačkoj postaji južne željeznice, a konačna točka sredina čakovačke postaje. U prvom slučaju (gradjevna duljina) iznaša duljina 115·2, a u drugom (poslovna duljina) 128·8 kilometra.

Obično je dakle poslovna udaljenost duža od gradjevne, ali može biti i kraća, kao što na pr. pruga Brod (Slav.)—Bosanski Brod ima gradjevnu duljinu od 4.1 kilometra, a poslovnu samo 3.5 kilometra. Ta je pruga vlastničtvo bosansko-herc. drž. željeznice te siže s jedne i s druge strane t. j. na jednoj i drugoj postaji preko sredine postajne sgrade. Potonja točka je uviek početak poslovne duljine stanovite željeznice (Betriebslänge).

* Izkaz je sastavljen po ovim djelima: Dr. jur. W. Koch's Handbuch für den Eisenbahngüter Verkehr. 38. umgearbeitete und vermehrte Auflage, Berlin 1907. — F. Smolik, Kilometerzeiger, Wien. — Statistische Nachrichten d. V. deutscher Eisenbahn Verwaltungen etc. Berlin. — Željeznički i prom. vjestnik (Vas. és. K. Közlöny) i po podatcima, koje sam si privatnim putem pribavio.

razne svote označuju, potrebna je dakle izvanredna pažnja, da se ne uvuku veće pogreške. — Još lakše se to može dogoditi glede Hrvatske, gdje se namjerno gleda ukinuti svaka granica izmedju Ugarske i Hrvatske, da se i u tom pogledu onemogući točan račun.

Priznajem, da se radi običnih pregradnja (korekcije), koje sam već spomenuo, dogadjaju većinom neznatne promjene duljina. Ali glede gornjih vicinalnih pruga nisu poduzimane do sada takove pregradnje, koje bi za kilometar, dva suzivale, dotično proširivale gradjevnu ili poslovnu duljinu označenih pruga.

Kako je obće poznato, nisu željeznice u Hrvatskoj gradjene nikako prema potrebam pučanstva i zemlje. Sav željeznički sistem u Hrvatskoj gradjen je do sada prema potrebam Budimpešte i Ugarske, kamo gravitiraju najvažnije tri pruge, koje križaju kraljevinom. To su pruge Gjikenice (Gyekenyeš)-Rieka kao dio pruge Budimpešta-Rieka, Osiek-Brod kao dio pruge Uj Dombovar-Brod dotično Szabadka (Subotica)-Brod (preko Erduta) i Petrovaradin-Zemun kao dio pruge Budimpešta-Biograd Sofija-Carigrad. Sve brzovlačne sveze imadu svoju izlaznu točku u Pešti, dok na periferiji kreću samo osobni vlakovi. Tek u najnovije doba iza najraznijih predstavaka svih trgovačkih faktora, a konačno i hrvatskog sabora, uveden je na crti Zagreb-Zemun posebni brzovlak, čim je bar donekle proglašena suvislost od pet pruga, kojima prolazi taj brzovlak (Zagreb-Sisak, Sisak-Brod, Brod-Vinkovci, Vinkovci-Indjija i Indjija-Zemun). Velim donekle, jer o ka-

kovom jedinstvenom vodstvu, upravi ili voznom redu nema tu ni govora. Gornji brzovlak sačinjavaju za pravo tri vlaka, i to br. 5804, 1903 i 904., dotično br. 903, 1904 i 5803.

Ravnateljstvo drž. željeznica uviek je našlo izgovora proti uredjenju te sveze, a kad nije već moglo izbjeći tomu, da ju uvede, jer su se za nju, dakako samo radi osobne udobnosti, počeli ešofirati Khuenovi narodni zastupnici, uredila je svezu tako, da ista u pomanjkanju sgodnih sveza nije bila nikako frekventovana. Pošto je pako pomanjkanje priključaka pojedinim vlakovima ipak u oči palo i kratkovidnim inače u željezničkim stvarima domaćim faktorima, budu na njihovu intervenciju pred 2 godine uredjeni prilično sgodni, ako i ne posvema odgovarajući priključci. Ovi osiguravaju sada rentabilitet izravne sveze.

Prema najnovijim viestima imala bi se naskoro uvesti još četvrta sveza preko Hrvatske u isključivom interesu Ugarske, i to sveza od Pečuha preko Dolnjeg Miholjca na Brod, te je radi toga u proračun za god. 1908. uvrštena svota od K 100.000 u svrhu ustanovljenja trase.

Da u početku nagodbene ere, s lahko shvatljivih razloga, nije sa strane Magjara manjkalo volje poslužiti i interesima Hrvatske, vidi se po projektu poznatom pod obćim naslovom alföldsko-riečke željeznice. Ista je imala puštajuć po strani Budimpeštu polaziti iz Vel. Varadina (Grosswardein-, Nagyvarad) preko Subotice i Erduta na Brod do Sunje i preko Zagreba na Rieku. Dio iste od Vel. Varadina do Osieka zaista je preko Dalja izgradjen

god. 1870.—1. po posebnom družtvu, te trasa od Dalja do Sunje provedena. Jedini znak tog projekta preostao je u označenju stometraka (profila)* na pruzi do Sunje, koji pokazuju savisłost pruge Dalj-Sunja i u okolnosti, da se Sunja još uviek smatra konačnom točkom pruge od Dalja čvorne** postaje pruge Vel. Varadin-Osiek.

Kola te željeznice (alföldsko-riečke) još su pred kojih 20 godina bila posebno obračunavana, dotično evidentovana u obćem kolnom parku državnih željeznica, koja ih je preuzela pod naslovom A. F. V. (Alföld-fiumei vasut.)

O gradnji i važnosti vicinalnih željeznica za obće nar. gospodarstvene interese ne može se govoriti. One su vlastničtvo privatnika, imadu izim pruge Ruma-Vrdnik, koja ima ravnateljstvo u Zagrebu, svoja sjedišta u Pešti. Te pruge su tek kao prikrpine glavnim prugama drž. željeznica, koje od-

---

* Izraz stometrak (magj. „szelvény" istodobno rabi taj izraz za Coupon-odrezak, na pr. na doznačnici) upotriebio sam za oznaku t. zv. profila (Hektometar). Ciela pruga željeznička podieljena je na profile, t. j. svakih 100 metara je postavljen na pruzi s desne strane računajući od izlazne točke (Ausgangspunkt) dotične pruge drveni, redje kameni stupić, a svakih 1000 metara kilometrični stup. Ovi znakovi služe kraj stražarnica za orientaciju osoblju, ako se šta dogodi na pruzi.

** Čvorna ili priključna postaja (Anschluss-Station oder Knotenpunkt) je ona postaja, gdje se sastaju dvie ili više pruga dolazećih s raznih strana. — Izraz čvorna postaja mnogo bolje pokriva pojam, jer priključna (Anschluss-Station) rabi više u osobnom prometu (priključak vlaka), dok čvorna postaja (Knotenpunkt) služi više izhodištem pruge sa osobnim i teretnim prometom.

lučuju odpremom njihove robe. Vlastnici su većinom Magjari, pa kad i ne bi bili, ne bi od njih bilo nikakove veće koristi. Frekventacija je na tim prugama u Hrvatskoj dosta velika te se može već po veličini osobnog prometa zaključivati, da prilično odgovaraju lokalnim interesima te da i financijalni rezultati nisu loši.

Glede industrijalnih željeznica postoje u Hrvatskoj u upravnim poslovima ista načela kao glede vicinalnih. Kao što su ravnateljstva vicinalnih željeznica prisiljena za stavljanje predloga tehničke i upravne naravi uposlovati magjarske tehničare, tako mora i svaki privatnik i industrijalac, ako želi sagraditi ili izvesti koju industrijalnu tračnicu, imati magjarskog tehničara, koji mu izmjeruje trasu, sastavlja obris (skicu), izračunava troškove i skrbi oko uredjenja sigurnostnih uredaba (Sicherheits-Vorrichtungen) naumljene tračnice. Bez takovoga nije moguće postignuti nikakav pozitivni resulat. U željezničkim poslovima ne može kakav hrvatski civ. mjernik ništa zaslužiti.

Ali ne samo, da se glede gradnje i uzdržavanja takovih tračnica traži od željezničke uprave zaposlenje tudjeg elementa, nego tu se ide i dalje. Svaki veći poduzetnik, makar samo u Hrvatskoj posluje, prisiljen je radi postupka željeznice držati si dobro plaćene „Strohmanne" i „Auslaufere", koji magjarski sastavljaju podneske na željezničke uprave toli u Hrvatskoj, koli u Ugarskoj, pregovaraju s njima glede odpremnih formalnosti, te jedini mogu s uspjehom urgirati riešenja pojedinih spisa tičućih se njihovog posla. U novije doba opaženo je, da i

mnogi odpremnici u većim mjestima Hrvatske zaposluju magjarske pomoćne sile, koje jedva hrvatski natucati znadu, lih radi željeznice i željezničkih njihovih poslova.

Glede razdieljenja dotično kompetencije pojedinih željezničkih uprava postoje u nas dosta nerazjašnjeni pojmovi. Stranke dolazeće riedko u doticaj sa željeznicom redovito nisu na čistom. na koju upravu da se obrate u pojedinom slučaju.

Dok pruge južne željeznice upravlja poslovna uprava (Betriebs-Direction) u Budimpešti, pruge slavonske dravske željeznice poslovodstvo u Belišću, prugu Zagreb-Samobor ravnateljstvo u Budimpešti, vodi upravu pruga državnih i po njima upravljanih vicinalnih željeznica ravnateljstvo državnih željeznica u Budimpešti, gdje postoji i poznata željeznička gruntovnica i jedini sudbeni forum, gdje se *per abusum* mogu redovito tužiti državne željeznice u stvarima odpremnog posla (Frachtangelegenheiten).

Glede tog pitanja, bolje: privilegovanog položaja državnih željeznica, dalo bi se medjutim još razpravljati. Tako je nedavno jedna bečka tvrdka, kojoj je izgorio prigodom odpreme u Ugarskoj tovar siena, protiv ravnateljstva drž. željeznica podigla tužbu u Beču. Bečki inokosni sudac kod kotarskoga suda usvojio je navod stranke glede kompetencije bečkog suda, te je izjavio: „Pošto ug. državne željeznice posjeduju imetak u Beču, jer stoje u konto-korentu sa austr. c. kr. državnim željeznicama i austr. ugar. povl. željezničkim družtvom, to mogu iste u Beču tužene i odsudjene biti."

Pitanje je to važno za hrvatske pravnike, kojim je u slučaju, ako se ustanovi kompetencija hrvatskih sudova u željezničkim odpremnim stvarima, otvoreno bogato vrelo dohodka.

Eksekutivu ciele službe vode kod slavonske dravske i samoborske željeznice odnosna poslovodstva. Kod južne željeznice vode eksekutivu prometne službe t. zv. prometna nadzorničtva (Verkehrsinspectorat) u Zagrebu i Barču (prvo za prugu do Zidanog mosta, drugo za prugu do Pakraca), a za državne željeznice poslovodstva (Betriebsleitung). Izraz „prometna“ ili poslovna uprava ne odgovara niti sa logičkog niti sa faktičnog stanovišta. Izraz naime „üzletvezetöség“, njem. Betriebsleitung (kao gore), znači, da se namješteni u istom bave vodjenjem posla (magj. üzlet); izraz pako „prometna uprava“ označuje ured, koji prema postojećim naredbama vrši sasma podredjene poslove (magj. forgalmi fönökseg, njem. Verkehrs Leitung), slična kao kod „c. kr. austr. drž. željeznica spomenuti „Betriebsamt“ — poslovni ured.

Ta poslovodstva nalaze se u Zagrebu, Subotištu (Steinamanger), Segedinu, i Budimpešti. U potonjem mjestu su dva poslovodstva. Ono, koje u Hrvatskoj posluje, zove se desnoobalno (Donaurechtsseitige Betriebsleitung), akoprem rieč ne pokriva pojam, t. j. ono ima i pruga uz lievu obalu Dunava

Najveći dio pruga spada pod zagrebačko poslovodstvo, 958.419 kilometara, zatim dolazi segedinsko 587.206 kilometara, subotištsko 169.916 kilometara i peštansko 73.366 kilometara.

U kilometričnu udaljenost uračunao sam i duljine pojedinih industrijalnih željeznica sa normalnim tračnicama (1.435 m), jer i njih nadziru željezničke uprave i jer i one odbacuju njeki dohodak željeznici. Nuzgredno je pri tom, da li taj prihod izvire iz samog dostavljanja pojedinih kola ili kao pristojba za posebni vlak, koji manipuliše na tračnici. — No izpustio sam onakove industrijalne tračnice, koje služe lih unutarnjoj manipulaciji željeznice, a i takove industrijalne šumske željeznice, koje služe lih dopremi drva iz šume te imadu uže tračnice, nego željeznica, kojoj se priključuju, na pr. Šumska željeznica Braće Kronfeld u Volinji 7 kilometara, Turkovićeva šum. željeznica u Okučanima na Psunj (27 kilometara) itd. Prigovor, da su pruge u Hrvatskoj tako podieljene na 4 poslovodstva radi laglje uprave, sasma je bez temelja, jer na pr. subotištsko poslovodstvo ima prugu tik uz Dunav (Paks), a za upravljanje te pruge mnogo bi bilo podesnije i bliže zagrebačko poslovodstvo, jer ima brzu svezu s njima. — Biva to lih radi toga, da se posao i eventualni obračun sa Hrvatskom čim više onemogući.

Za nadzor postajne prometne službe postoje još posebne prometne uprave (Verkehrsleitung kao gore) na Rieci, u Zagrebu i Osieku sa sasma ograničenim djelokrugom. Kakova je nutarnja organizacija željezničkih ureda, ne može interesovati šire občinstvo. Važnije je znati, u kojim stvarima i dokle ide kompetencija pojedinih organa. Glede pritužaba osobne naravi i osobne službe (Personenbeförderung) upisanih u pritužbenu knjigu ili inače

u tim stvarima upravljenih pismeno na željeznicu mjerodavna su poslovodstva (kod južne željeznice peštansko poslovno ravnateljstvo). Amo brojim i sve kompliciranije slučaje glede osobnog prometa, nadoplata i odšteta iza voznih karata itd. Po love teretne službe prema važnosti njihovoj i okolnosti, da li se isti tiču jedne osobe ili šireg kruga, uredjuje pojedino poslovodstvo, ravnateljstvo u Pešti ili zajedničko ministarstvo trgovine. Točno odredjenih norama, koje bi za svaki slučaj odredjivale kompetenciju, nema kod drž. željeznica te nastupa višeputa kolizija o tim pitanjima. Glede svih tarifalnih pogodnosti odlučuje ministarstvo trgovine putem ravnateljstva drž. željeznica. Kod južne željeznice idu takove stvari generalnom ravnateljstvu u Beču.

Djelokrug ravnateljstva pojedinih vicinalnih željeznica sasma je ograničen. Ona mogu stavljati tek predloge, ali bez dozvole državnih željeznica dotično ministarstva ne mogu izvršiti sasma ništa. Zato niti molbe pojedinaca niti predstavke korporacija koje se izravno upravljaju na ta ravnateljstva nemaju nikakove praktične vriednosti, te je šteta za papir i crnilo. Pod naslovom zaštićivanja državnih interesa može zaj. ministarstvo i ravnateljstvo državnih željeznica zakrenuti vratom najshodnijemu i najkoristnijem predlogu.

Za uspješno vršenje prometa važne su u prvom redu postajne uredbe. Pod tim razumievamo toli pomagala prometa na pojedinim postajama, koli i uredjenje novih postaja, izmaka (Ausweiche) — potonji rabe u prvom redu samo za prometnu

službu (Verkehrsdienst), tovarilišta (Verladestellen) redovitih i uvjetnih postajališta.

Uredjenje nove postaje, osobito postaje većih dimenzija, skopčano je sa velikimi troškovima. Medju novije gradnje željezničke u Hrvatskoj brojimo i postaju zagrebačkih državnih željeznica. Slušao sam više puta kako neupućeni hvale velikodušnost ili bar susretljivost pok. ministra Baroša, otca magjarizacije, koji je teda negda odredio gradnju te postaje. Za zahvalu nazvana je i jedna ulica zagrebačka njegovim imenom.

Gradnja zagrebačkoga kolodvora više se nije dala otegnuti, a i troškovi za uporabu postaje i vršenje prometne i skladištne službe, koje je plaćala državna željeznica južnoj, iznašali su godišnje već oko 100.000 kruna. Da se prištedi taj trošak, odredjena je gradnja novog kolodvora, ali ovaj kraj toga, što je velika zapreka razvitku grada, nije nikako sposoban za obaljenje većeg prometa, jer je gradjen bez ikakvog sustava.

Da se je kako dalo krpati, još bi danas vlakovi državnih željeznica ulazili u južni kolodvor. Ovaj je sa svojih 8 tračnica i duljinom od 600 metara ondjašnjem već dosta velikom prometu i potrebam službe bolje odgovarao, nego sadašnja krparija državnog kolodvora sa mjestimice 13 tračnica i duljinom od 1400 metara. Magjari su s tim kolodvorom učinili sjajan posao, jer su bez velike muke pomoću krajiške investicionalne zaklade, koja je dopriniela 275.000 forinti, dobili kakav takav novi kolodvor i k tomu pohvalu neupućenih.

Potrebe hrvatskog obcinstva ili prometa nisu nikada odlučivale. Niti u onom slučaju, gdje bi podignuće koje postaje bilo potrebno s željezničkih prometnih razloga, nije se željeznička uprava obazirala na hrvatske potrebe. Kod toga se ne pazi, da li ta potreba polazi sa oficielne ili opozicionalne hrvatske strane. Dovoljno je, ako potreba koristi hrvatskom narodu, pa da bude *a limine* (naprečac) odbita.

Za tu činjenicu navesti ću klasičan slučaj.

Spomenuo sam, kako se željeznički promet proširuje podizanjem dalnjih postaja, osobito potrebnih onda, kada je razmak izmedju pojedinih postaja prilično velik. U tu svrhu podignute su, a da s trgovačkih obzira nije postojala prava potreba, u zadnjih nekoliko godina na pruzi Gjikenice-Rieka postaje Gradec, Draganić, Brod Moravice i Sušica. Postaja Gradec sagradjena je tik nekadanjeg redovitog postajališta Gradec izmedju postaja Vrbovec i Križevci. Udaljenost medju gornjim postajama iznaša 19.7 kilometara, a kako je postaja Gradec od Križevca udaljena 11.2 kilometra, to leži ona prilično u sredini medju dvim postajama.

Medju veće udaljenosti na crti Zagreb-Gjikenice spada i razmak izmedju Križevaca i Lepavine (16.5 kilometara) i izmedju Dugogsela i Vrbovca (16.4 kilometara). Pošto je kraj izmedju Križevaca Lepavine gorovit, jer se pruga podjedno diže za 7 metara po 1.000 metara (7‰), nije lasno urediti postaju, koja bi horizontalno ležala medju njima. S tehničkih razloga ne bi medjutim postajale nikakove zapreke, da se na mjestu sadašnjeg postajališta Božjakovina podigne redovita postaja, što bi dobro došlo prometu dotično željeznici, a najviše zemaljskom dobru Božjakovini.

Potonjem dobru udovoljavalo bi predbježno samo tovarilište za marvu, nu ni to se ne podiže.

Ne razumijem se mnogo u marvogojstvo. Toliko se ipak sjećam iz strukovnih djela, a i čuo sam od vjerodostojnih osoba, da se tjeranjem marve gubi njezina težina, a po tom i vriednost. Da tomu manjku doskoči, tražila je uprava zemaljskog dobra Božjakovine, koja svu silu marve doprema i odprema, sukromnim putem, a i putem predstavaka podignuće takovog tovarilišta, koje bi stojalo jedva koju stotinu kruna, nu sve uzalud. Marva se i nadalje goni do 7 kilometara sa postaje Dugoselo i onamo doprema u svrhu daljnje odpreme, a o gradnji redovite postaje za Božjakovinu nema ni govora.

Postaja Sušica izmedju postaje Skrad i Delnice (12·8 kilometara), koja leži takodjer skoro u sredini izmedju obiju, dobro bi došla stanovnikom Ravnegore, nu ona je otvorena tek za prometnu službu. Molba obćine Ravnegore, koja je pripravna sagraditi o svom trošku dovoznu cestu na postaju, a i ostalih interesenata, da se postaja otvori za obći promet, ostaje sveudilj glas vapijućega u pustinji.

Tako je glede postaja, ali nije bolje ni glede t. zv. uvjetnih postajališta*. Na otvorenje takovog posta-

* Uvjetna postajališta u obćem smislu su stražarnice na otvorenoj pruzi, gdje se dotični stražar bavi izdavanjem običnih karata susjednog prometa, redje karata za udaljenije postaje. Na takovom postajalištu stoji osobni, mješoviti ili teretni vlak s osobnim prometom uvjetno,

jališta, ako ono u obće uzsliedi, moraju interesenti u Hrvatskoj čekati i godine. Na otvorenje uvjetnog postajališta Mostanje izmedju Karlovca i Dugerese čekalo se je punih sedam godina. Jedino jedan bivši hrv. ministar imao je osobito sreću, da je za njegovu osobnu (!) udobnost u godini dana otvoreno postajalište Draganić (tik iste sada prometni izmak postaja Draganić).

Poznam visokog hrvatskog crkvenog dostojanstvenika, koji je ne baš samo za svoju udobnost, nego i radi potrebe okolišnih uglednih ličnosti kumulativno sa potonjima tražio postajanje jednog brzovlaka na već postojećem postajalištu, ali bez ikakovog uspjeha. Na dotičnom postajalištu nema nikakovih terenskih potežkoća, koje bi otegoćivale postajanje. Ali jedan dosta obskurni vlastelin, tudjinac (ne Magjar), koji produkte svoje tvornice, iduće u inozemstvo, obilježuje zvučnim napisom „Made in Hungary", trebao je, štono rieč, samo maknuti palcem lieve noge, pak mu je bez daljnjega dozvoljeno uvjetno postajanje ne jednoga, nego dvaju brzih vlakova.

Postajalište Vrata na pruzi Komorske Moravice-Rieka leže na uzponu od 25‰ (na 1000 metara diže se pruga za 25 metara u visinu), pa ipak stoje tamo svi osobni i mješoviti (teretni sa osobnim

t. j. ako ima iz vlaka koji putnik izaći ili na postajalištu unići. Stajanje traje minutu ili manje od minute.

Medju uvjetna postajališta broje se u ostalom i redovite postaje obzirom na postajanje brzih vlakova, koji tamo uvjetno staju. Na njekim uvjetnim postajalištima dozvoljen je putnicima samo ulaz dotično silaz s vlaka.

prometom) vlakovi. Ali tamo leži tvornica njekoga K., koji zaslužuje više pažnje, nego najviši hrvatski dostojanstvenik. Kod odlazka pojedinog vlaka (Anlauf) sa tog postajališta, osobito ako je kišovito i pruga sklizka (zaledjena), treba vlakovodja i po 2 minute, a ugljena potroši više, nego iznaša zimi 10-dnevni primitak postajališta.

Dok na pruzi Gjikenice-Uj Dombovar (duljina 100 kilometara) sa okolicom mnogo redje naseljenom, jer je cieli okoliš latifundium nekolicine velikaša, postaje t. zv. „Bummler" (teretni vlak sa osobnim prometom) 18 puta, dotle u gusto naseljenom kraju izmedju Gjikenice i Zagreba (duljina 101 kilometar) tek od novijeg doba postaje isti „Bummler" tek 12 puta. Postajališta Čulinec, Vojakovac i Mučna-Rieka postoje naime tek koju godinu.

Podignuće tih sasma neznatnih postajališta po tom je kod nas jedan put stvar velike protekcije, drugi put rezultat dugogodišnjeg čekanja, obično pako bezuspješan posao. Za izprike nisu Magjari nikada u neprilici. U Ugarskoj se takove malenkosti skoro preko noći rješavaju. Na jednostavni zahtjev kojeg vlastelina, izašalje poslovodstvo (kod drž. željeznica) činovnika, koji sasluša, ako nema drugoga, samog petenta, sastavi zapisnik, izračuna troškove i za mjesec dana evo postajališta. Vlastnik daje najviše komad zemljišta za podignuće čekališta, a za ostalo skrbi se željeznica.

Kako se kod toga pazi na pravu potrebu, neka služi sliedeći slučaj. Njeki bogati vlastelin kupi oveći posjed kraj pruge, ali mu bilo mučno ići do bližnje postaje. Sjedne se i zatraži postajalište.

*

Dodje izaslanik željeznice, predstavi se i upita za njeke potankosti. Konačno se sjeti, da treba dati ime postajalištu. „Ime ? Kakovo ime ?" odgovori vlastelin, već malo dobre volje. Ta taj posjed nema imena ! Ali nešta moramo ipak napisati" Hm ! promisli se vlastelin : „Pa napišite „Kukuriki" ! — Izaslanik se začudi, ali ipak napiše. I zbilja ! Za kratko vrieme izadje oglas željezničke uprave, da se izmedju postaje Zobnatica i Topolja na pruzi Subotica-Indjija, otvara uvjetno postajalište „Kukuriki."

Tko ne vjeruje, neka uzme u ruke „Österr. Kursbuch" Oktober 1907. str. 664.

Kada je tako glede pomagala prometa, ne može sasma naravski biti bolje niti glede samog prometa, koli osoba, toli robe, a ni glede tarifalnih odnošaja, koji su još manje pristupni općoj kritici.

2. Manipulacione i tarifalne prilike.

Kazao sam, da za razvitak prometa imade u Austriji veliku zaslugu t. zv. željeznički savjet. Kod nas je tu zadaću imala vršiti t. zv. tarifalna komisija, na mjesto koje je stupilo njeko mrtvorodjenče, novi prometni savjet. Funkcije prve komisije sastojale su se u tom, da se je svake godine jednoć sastajala, pa su joj podnašane na odobrenje tarifalne godišnje polakšice (Tarif Begünstigungen für das Jahr, itd.), u istinu pako tek su pred komisijom gotove već publikacije pročitane bile, a članovi su mogli samo kimati glavom u znak odobrenja.

Svaka kontrola, poticala bilo s koje trane, nepoćudna je nosiocem mračnjačke ugarske prometne politike. Tu se postupa skroz samovoljno, pa se je tako razpala tarifalna komisija, kao što će se razpasti i sadašnji prometni savjet, ustrojen ove godine. Glavna stvar kod tih korporacija je slobodna karta I. razreda na svim prugam državnih željeznica, koju uživaju članovi iste. O željeznici razumije pretežni dio samo to, da vozi i kola sa I. razredom, nu nisu na čistu, da li se snježni plug (Schneepflug) samo skliže po tračnicama, ili na kotačima bježi. Svi su članovi tih vieća bivši njeki aktivni ministri i državni tajnici, zatim njeki članovi ravnateljstva vicinalnih željeznica i skoro svi viši željeznički činovnici. Iz Hrvatske imalo bi sudjelovati njekoliko representanta trgovačkog svieta. Ako pako uzmemo, da koli u bivšoj tarifalnoj komisiji, toli u sadašnjem prometnom vieću, koje potonje nije tekuće godine (1907.) niti jedne sjednice držalo, od viećnika tek jedan poznaje donekle prometne stvari, onda je dovoljno kazano, što čini ugarska vlada, da sazna želje hrvatskog trgovačkog i obrtnog stališa. Kraj sadašnjih nesredjenih prilika ne bi za prvo vrieme bilo dosta ni 10 sposobnih ljudi, koji bi godimice njekoliko puta razglabali hrvatske tarifalne prilike. U istinu ne može ni cigli jedan djelovati s uspjehom na tom polju.

Potrebe, glede pojedinih vlakova, njihovog kretanja, uvedenja daljnjih osobnih i teretnih vlakova, kretanje izravnih osobnih kola ili takovih za stanoviti vlak, odprema ekspresne, brze i komadne robe (Stückgut), ustanovljuje se i uredjuje na te-

melju subjektivnih informacija tek pojedinih interesenata. Ovim je i jedinim poznato pobliže, s kojimi se vlakovi koja roba i s kojim odredištem odprema.

Izkaz o izravnim sbirnim kolima (Sammelwagen) za raznu robu (voće, živuće blago, jaja, jestvenine itd.) sačinjavaju kod nas skoro službenu tajnu, kao i najvažnije odredbe periodičke naravi glede odpreme robe i kolnih tovara. One pako naredbe, koje su djelomično obnarodovane i više u njekim skladištnim prostorijama, većim su dielom zastarjele i nepouzdane, a hrvatski prevod istih strogo je strukovno, višeput krivo proveden i po tom širim krugovima nerazumljiv.

Poslovni pravilnik § 68. (2.) odredjuje, da se strankam ima prispjetak njihove robe pismeno odmah u stan oglasiti, u koliko nije glede obavjesti posebno što ugovoreno. Ipak se dogadja dnevno, da se roba, koju stranka nuždno treba, na postaji ostavlja te strankam tek ako za nju pitati dodju, izručuje. Naravski, da se strankam pri tom zaračunava ležarina (Lagerzins), akoprem je krivnja tek na postajnom organu. Krivo je tomu samo nepoznavanje propisa sa strane občinstva, koje zavadja željezničke namještenike na zloporabe.

Bojazan pred šikanacijama i eventualnim agresivnim postupkom sa strane željezničkih namještenika sasma je bezpredmetna. Točno poznavanje poslovnih propisa omogućuje strankam uspješnu borbu proti ovakovim elementom, a mogu im se u danom slučaju postavljati i takove zamke,

koje bi pojedinomu za uviek uzele volju, računati sa neznanjem i neupućenosti stranaka.

Dogadja se mnogo puta, da stranka, koja prema poslovnom pravilniku, tarifu, ili tarifalnoj publikaciji ima sama iztovariti robu, bude obavieštena o prispjeću robe. Kada pako ista sa svojim kolima i radnicima dodje na postaju, nema kola ni robe, a niti ju može dobiti, akoprem poslovni pravilnik (§ 69. točka 6) točno odredjuje, da se roba (kola) ima na razpoložbu staviti najkasnije jednu uru iza dolazka iste. U protivnom slučaju ima stranka pravo na naknadu troškova. Kako željeznička uprava gleda manjku kola doskočiti i skraćenjem tovarnog vremena, koje sada (listopad 1907.) iznaša ciglih 9 danjih sati, to se stranke žure iztovariti robu, da ne trebaju platiti kolnu globu. Kada pako kola nisu pristavljena, ima stranka štetu, koja se redovito nikomu ne naknadjuje uzprkos gornjemu propisu.

Polupa li se strankama bilo što tečajem odpreme, makar je roba propisno zamotana i bez prigovora preuzeta bila na odpremu, onda je § 77. poslovnog pravilnika najobljubljenije sredstvo željeznice uzkratiti svaku odštetu.

Dogadja se u najnovije doba, da već postajni organi odgovaraju strankam u Hrvatskoj dvojezično, t. j. na prvom mjestu magjarski, a na drugom hrvatski. No hrvatski je prevod takav, da je višeput muka razumjeti ga. Nu upotrebljuje se tu posebna finta. Strankam se najprije na hrvatske podneske odgovara magjarski. Tek na prigovor priobćuje se i hrvatski prevod. Ta praksa, koja

je ignorovanjem zakonskih propisa uvedena kod ravnateljstva drž. željeznica i ministarstva trgovine, prenesena je na najniže postajne organe.

Radi li se pako o takovoj stvari, u kojoj željeznička uprava ima što dozvoliti, onda stranka badava čeka i očekuje ma i hrvatski prievod rješitbe. Onda se hrvatski tekst naprosto izpušta.

Nakana ugarskih željezničkih uprava čim više izbrisati Hrvatsku i njezine institucije i bitisanje izrazuje se i u t. zv. vojničkom tarifu (Militär-Tarif). Pripadnici naime vojničkog stališa, njihova roba kao i stvari vojničkog erara odpremaju se po posebnom cjeniku, koji je znatno niži od civilnoga cjenika u svakom pogledu.

Po tom tarifu odprema se oružnička momčad koli u Austriji toli i u Ugarskoj i Hrvatskoj. Nu dok u Austriji mora momčad spadajuća k oružničtvu imati t. zv. Gendarmeriedienstbuch, u Ugarskoj t. zv. „Örjirati láp", dotle su u Hrvatskoj pristojbe za oružničtvo paušalovane, t. j. momčad ne plaća posebno putne pristojbe, samo da hrvatski službeni izraz putnih dokumenata momčadi ne bude naveden u spomenutom vojnom tarifu. (Vidi: Militärtarif für Eisenbahntransporte. Giltig v. 1. Mai 1905. Wien. R. v. Waldheim. str. 24—25.)

Rieč dotično izraz „Kroatien-Slavonien", koji bi na više mjesta već iz praktičnih razloga bržeg označenja pojma stajati morao, naumice se izbjegava. Tako je na str. 25. i 26. mjesto: „Bezüglich Kroat.-Slavonien siehe Absch. B., Ziffer 1z(3)". (Glede Hrvatske i Slavonije vidi etc.) natiskano: „Bezüglich jener ungarischen Eisenbahnen, auf

welchem die Gebühren der Gendarmeriemannschaft pauschaliert sind" (kako gore kazano), „siehe Absch. B. Ziffer 10(3)." (Glede onih ugarskih željeznica, gdje se pristojbe oružničke momčadi paušaluju, vidi itd.) Isto na str. 26.

Plati li pako koja stranka (naravski više puta samo po mienju i računu željeznice) premalo na kiriji, traži željeznica naknadnu uplatu i poslie izminuća od jedne godine računajuć od dana izručbe robe. Potonje se sasma protivi točki 4. § 61. poslov. pravilnika.

Propusta ovakove manipulacione naravi ima u nas još sva sila. No pošto isti spadaju pod pojam „Poslovni pravilnik i željezničko pravo", koje želim obširnije obraditi, govoriti ću o njima pobliže kod tumačenja odnosnih propisa.

Proširenju osobnog prometa, a i olakšanju dopreme živeža pomaže veoma nizki osobni cjenik (Personen-Tarif) osobito kod vlakova sa lokalnim biljegom. Medju takove brojimo u okolišu Zagreba, koji je iza Rieke jedini od većih gradova u Hrvatskoj vezan u većem obsegu na obskrbu iz vana, sve vlakove samoborske željeznice, zatim vlakove južne željeznice br. 501, 503 i 504 od dotično do Brežica, vlakove zagorske željeznice 6801 i 6802, od državnih željeznica sve osobne i mješovite vlakove, koji dolaze jutrom pravcem od Dugogsela i Ivanićgrada te Zdenčine i Jaske i odlaze po podne istim smjerovima.

Za te vlakove imala bi se osobna kirija sniziti na minimum poput one u Budimpešti i drugim njekim gradovima Ugarske (Temesvar itd.), ujedno

izdavati svezke vriedne za višekratnu vožnju, kako to biva kod tramvaya i sličnih poduzeća. Vlačn pako organi mjesto da sa slabije odjevenim strankama, koje živež donašaju i vlakovima dopremaju u Zagreb, trebali bi obzirno postupati, a ne da im robu za prtljagu oduzimlju. Dnevni je pako pojav, da se stranke, mjesto da im se pomaže, kod ulaza samo guraju u kola i iz njih.

Opaženo je ujedno, da mjesto sniženja tarifa nastupa povišenje ciena. Tako je dozvolom zajedničkog hrvatsko-ugarskog ministarstva trgovine osobni cjenik Zagreb-samoborske željeznice unutar 2 godine dvaput povišen skoro u svim relacijama, čim je samo niži privredni stališ prikraćen.

Obća je tužba hrvatskog obćinstva na nesnosne tarifalne odnošaje. Ne broji se medju takove samo opredieljenje pravedne kirije za robu unutar granica Hrvatske, nego i sastav povoljnih odpremnih stavaka u prometu sa Austrijom, Njemačkom. Bosnom itd. — Kraj nepovoljnog po nas sastava tarifa valja uvažiti i to, da je i samo ustanovljenje krieposti i eksistencije raznih pogodovnih stavaka veoma težko. Mjestni bo cienici svih željeznica (državnih, vicinalnih, južne željeznice) sadržavaju za pojedine relacije (udaljenosti) stavke, koje su normalno po jediničnoj stavci (Einheitssatz) izračunane za pojedinu vrst robe. Žalibože sačinjavaju sve normalne tarifalne stavke samo njeko formalno pravo, koje se bitno razlikuje od faktične svote — materijalnog prava, t. j. iznosa, koji treba ili bi trebalo platiti. — U praksi rabe, obično osobito

kod odpreme robe, sasma druge stavke nego one, koje se u mjestnom tarifu nalaze.

Kod odpreme većeg kvantuma robe ustanovljene su redovito posebne stavke bitno različne od ostalih obzirom na manipulaciju s robom i glede novčanog iznosa. Uz mjestne tarife (Local-Tarif) postoji na prvom mjestu t. zv. priključak (Anhang), koji se svake godine mienja. Za gromadnu robu (Massengüter) izdavaju se godimice sezonske i godišnje polakšice, koje sadržavaju ne samo bitno snižene tarifalne stavke, nego i ine polakšice glede dobavnog vremena (njeka teretna roba odprema se kao brzovozna), ležarine, itd. — U potonjim sadržane su t. zv. refakcije i superrefakcije.*

Ove znatno oštećuju solidnog trgovca i poduzetnika, koji radi na vlastiti račun i pogibelj, na korist pojedinih ili njekolicine špekulanata.

Hajka za refakcijama je u nas obća, te se već izvrgava u nesolidnu konkurenciju. Na čelu te hajke stoje dva magjarska društva, i to magjarsko

---

* Pravna narav i obseg tih refakcija i superrefakcija, t. j. obseg, dokle siže taj pojam, nije još ustaljen. Redovito se računa pod refakcijom ona svota, koju stranka dobije kao njeku premiju, ako odpremi stanovitu količinu bilo koje robe (na pr. 200, 500, 1000, 2000 tona ili više) uz normalnu ili sniženu tarifalnu stavku, od već uplaćene po njoj kirije putem reklamacije kod odnosnog željezničkog zavoda. Refakcija izražava se obično u postotcima, t. j. klauzula u tarifu sadržaje uz naznaku svote, koja se ima odpremiti, i postotni iznos, koji će se stranci od uplaćene čiste kirije povratiti (10—20%). Superrefakcija je iznos, koji se vraća stranci, ako preko opredieljenog kvantuma spojenog sa refakcijom odpremi još stanoviti broj tona u odredjenom pravcu.

dioničko družtvo za izvoz i odpremanje omota (M. kiviteli és csomagszállitási r. t.) i magjarsko dioničko družtvo za odpremu živeža (M. elelmiszerszállitó r. t.).

Gornja dva društva imadu sa strane državnih željeznica, kojim u pravcu prema Beču pomaže povl. austro-ug. državno željezničko društvo (Marchegg-Wien i Bruck-Wien) — polakšicu, da roba, za koju plaćaju teretne stavke, odpremaju osobnimi, a i brzimi vlakovi. Tako na pr. pošiljke toga družtva dotično njihovih „strohmanna" dolaze iz Zemuna u Beč za 22—25 sati. Redovito pako traje ta odprema, i ako se roba kao brzovozna preda, bar 5 dana. (Od Zemuna do Beča iznaša udaljenost oko 662 kilometra. Kod brzovoznine iznaša manipulaciono doba [§ 63. posl. prav.] 1, odpremno doba za svakih i započetih 300 kilometara 1 dan, dakle:

1 dan odpremno manipulaciono vrieme
1 „ 300 kilometara
1 „ 300 „
1 „ 22 kilometra
ukupno 4 dana.)

K tomu treba ubrojiti i t. zv. prelazno doba, ustanovljeno u pojedinim tarifima, tako, da se rok može nužno ustanoviti sa 5 dana. No dogadja se i to, da roba, koja nije providjena čarobnom ceduljom gornjih družtava, treba sa koje hrvatske postaje po 10—15 dana do Beča.

Uz ove silne pogodnosti participiraju gornja družtva na refakciji i superrefakciji u iznosu od

ukupnih 25% od uplaćene čiste kirije. Željeznica ostaje kraj takovih pogodnosti pravi bedak ovih špekulanata, jer posao i režija ne stoji u nikakovom razmjerju sa dohodkom.

Postupak pako, kojim ova družtva skveštaju naždni kvantum, koji omogućuje kraj podpunog uništenja posebno hrvatske izvorne trgovine i temeljito guljenje željeznice, jest sliedeći:

Čim opaze agenti tog družtva u kojemgod mjestu sa želj. postajom kod njekog trgovca veći promet sa živežnimi sredstvi (pilići, jaji, maslacem, divljači, medom, svježim mesom itd.) ili inom robom, koja se dade ubrojiti u refakcionu masu, odmah su oni kod njega, te mu nude svoje tovarne listove. t. j. tovarne listove, gdje je ime kojeg od gore spomenutog družtva natiskano (dakako magjarštinom). Tako postaje on agent tog družtva, roba mu se brže odprema, gubi risiko, da će mu se roba putem pokvariti, ujedno dobije još njeki iznos od refakcije, koju plaća željeznica. Od hrvatske robe postaje magjarska, a hrvatski trgovac prisiljen je, da barem kako napredovati može, biti agentom magjarskog družtva. Ovakovih agenata ima već po svim većim postajama kraljevine Hrpatske i Slavonije (i u Zagrebu).

Da ovim družtvima nije nego do refakcije, a onim, koji im te diele, samo do magjarizacije, vidi se po neznatnom iznosu temeljne glavnice družtva za odpremanje omota, koja iznaša ukupno 700.000 kruna. (Vidi „Emlekirat a kivitelröl", izdao zaj. min. trgovine g. 1905. str. 129.)

Slična družtva imadu u drugim zemljama kapital, koji iznaša milijune, uz to silna skladišta, hladione itd. Ovo pako ima tek njekoliko krletka za tovljenje pilića u Steinbruchu (Köbánya), a drugo ništa izim čete „Reisendera", koji love okolo mušterije toga krasnoga družtva.

Odpremne polakšice diele se i od slučaja do slučaja putem željezničkog i prometnog vjestnika (Vasuti es közlekedési Közlöny), i to posebice su oglašene polakšice za promet sa Austrijom i inozemstvom, a posebno za mjestni promet željeznica, koje se nalaze na teritoriju krune Sv. Stjepana.

Nu i polakšice dozvoljene (pod uplivom zajedničkog ministarstva trgovine) na teritoriju zemalja krune Sv. Stjepana posebno su označene u izkazima o polakšicama za državne željeznice, posebno za južnu i Kaschau-oderberžku, posebno za ine privatne željeznice u Ugarskoj i posebno za vicinalne željeznice, stojeće pod upravom državnih željeznica.

Već je dakle sam sistem željezničkih publikacija velika zapreka, da se točno ustanovi, gdje, kako i u kojem obsegu se prikraćuju hrvatski interesi, i tim pomažu tudjinski. Glede toga čeka nas ogromna zadaća, bez uspješnog riešenja koje nije moguć efektivni resultat. Veoma je žalostno, da u nas ne ima do sada za taj posao nikakove javne institucije, nikakovog faktora, koji bi se sistematski bavio iztraživanjem tarifalnih stavaka, da se ustanovi, kako se podmuklim načinom prikraćuju trgovački interesi i onemogućuje zdravi razvitak trgovine i obrta u Hrvatskoj.

Kraj agraraca najbolji su klienti željeznice i u nas razne tvornice. Dovoz surovina, goriva i izvoz gotove robe osigurava željeznici uviek unosan posao. O polakšicama, koje pružaju željeznice tvornicam kod gradnje istih, već sam govorio u općem dielu. To biva djelomično i kod nas. Ali dok kod utemeljenja pojedinih tvornica i poduzeća u Ugarskoj iz neznatne svote utemeljiteljne glavnice i laik može predmievati, da će stvar traljavo izpasti, dotle si ugarski špekulant tare ruke, jer je siguran, da će ga mastna državna subvencija i upravo neoznačivo nizka kirija željeznice sigurno nad vodom uzdržati. Tako dolazi da na pr. tvornice štapova u Slovačkoj udaljene 800—900 kilometara od Rieke, tamo sa samoborskom tvornicom uzprkos kartelu, koji postoji medju tvornicama štapova, uspješno konkuriše. To biva, jer samoborska tvornica za odpremu surovine ne može u pojedinim relacijama nikako dobiti snižene stavke, a ugarske tvornice, kraj mastne subvencije, uživaju za surovine i izradjenu robu najveće pogodnosti, a mogu participovati i pri kojem refakcionom konsorciju. Za karakterizaciju odnošaja neka bude navedena stavka za sirove štapove iz Banjaluke u Berlin, koja nije ni za polovicu veća od stavke Banjaluka-Zagreb, dotično Samobor.

Od svih tvornica u Hrvatskoj jedina je valjda zagrebačka tvornica koža, koja ne treba reflektovati, na pogodnosti ugarske prometne politike. To je dobro fundirano poduzeće, a roba, koju proizvadja, vrstna podnesti najviše tarifalne stavke. Da ona proizvadja kakovu manje vriednu robu, ne bi ni stajala na tom stepenu, kao što danas stoji.

Što više, njezin obstanak bio bi svakako ugrožen uza sve obzire prema vlastnikom iste.

Od ostalih tvornica u Hrvatskoj (pilane ne računam medju tvornice, jer su to manje više ambulantna poduzeća) najznamenitija je „domaća" tvornica u Dugojresi. Sve klanjanje njezinih gospodara nije kroz godine moglo toj tvornici priskrbiti hrvatsko tržište za njezine proizvode. Tek lani dozvoljene su joj (ne znam, kojim uplivom ni uz koju cienu) snižene stavke na hrvatskim prugama drž. željeznica. Dotle je samo u eksportu uživala njeke pogodnosti. Prisiljena je ipak ta tvornica od početka, da (uz ostale nepoznate uvjete) sve sirovine doprema samo preko Rieke.

Dosta dobro napreduje i Zagorska tvornica glinene robe u Bedekovčini. I ona uživa valjda uplivom svoga bečkoga kontora njeke pogodnosti, ali te su više periodičke naravi. Skoro sve pogodnosti produljuju se od godine do godine tako, da uviek Damoklov mač visi nad tim poduzećem.

Sve pogodovane tvornice imadu brižljivo paziti, da bilo na koji način svoje proizvode ne označe kao hrvatske, ili samu tvornicu hrvatskom tvornicom.

Periodične tarifalne stavke za paropile sastavljene su sasma normalno. No taj se postupak nema pripisati kakovim obzirima prema Hrvatskoj. Odlučan je samo interes željeznice, koja potrebuje sama mnogo drvene gradje, osobito podvale. Potonje su u posljednje vrieme znatno poskupile, kao u obće sva drvena gradja.

Pred koju godinu uredjena je u Osieku tvornica šećera. Svaki neupućeni vidio je u tom njeko

podupiranje hrvatske industrije sa strane Ugarske. Stvar se imade medjutim sasma drugačije. U Slavoniji posluje već njekoliko godina bosanska tvornica sladora u Usori. Ista daje obradjivati dotično gnojiti velike prostore u okolici dravodolinske željeznice, poglavito oko Belišća, Čadjavice, Dolnjeg Miholjca, Gloždja i Moslavine. Izradjivanjem pako ondje dobljene sladorne repe u Bosni gubi država znatne svote poreza, a željeznica nije u stanju priečiti bilo kakovom protumjerom izvoz repe, dotično uvoz odrezaka i sladornog blata (Scheideschlamm) tim, da bi povisila, kako obično biva, normalne, za tu vrst robe u Ugarskoj postojeće stavke. Izključena je i svaka ina mjera, koja se dade uspješno u Hrvatskoj i proti hrvatskim interesentom prakticirati. Ne mogu to činiti drž. željeznice zato, jer iza tvornice u Usori stoji ravnateljstvo bosanskih željeznica, koje bi moglo vršiti represalije proti magjarskoj robi. Najnovija afera sa paromlinom u Sarajevu, kojemu su dozvoljene iznimne stavke, da može konkurirati s peštanskimi mlinovi, najbolje pokazuje djelovanje posebne bosanske prometne politike.

Da dakle bude ovdje kakova protuteža djelovanju bosanske tvornice, dozvoljena je gradnja sladorane u Osieku, te joj podieljene njeke od polakšica, koje uživaju sladorane u Ugarskoj.

K tarifalnoj politici spada i ustanovljenje financijalnih resultata pojedine željeznice, t. j. koliko iznosi brutto, a koliko netto-prihod (čisti dohodak) iste. Čisti prihod je onaj iznos, koji preostaje iza odbitka svih osobnih i stvarnih izdataka željez-

nice. Taj je redovito veći kod privatnih te iznaša 50—60% od ukupnih dohodaka, a obično manji kod državnih željeznica (42—46%), koja ima skupliji upravni aparat.

Prihod željeznice veoma je raznolik. Najveći dio prihoda ide iz odpremnog posla, t. j. same odpreme. Polag toga mnogo nosi ležarina (Lagerplatzgeld) i skladištarina (Lagerzins) i razne ine pristojbe označene u Tarifu Dio I. Odio B.

Pristojbe, koje ubire drž. željeznica u mjestnom prometu, izračunavaju se bez obzira na Hrvatsku, t. j. Ugarska i Hrvatska smatra se jednim teritorijem. Isto je tako sa saveznim tarifima i u priključnom prometu, u koliko je u istinu govor o hrvatskim prugama državnih željeznica. Kirija pojedinih vicinalnih željeznica u Hrvatskoj (Ugarskoj) izračunava se posebno, ako se radi o mjestnom prometu istih. U saveznim tarifima dotično tarifalnim stavkama gube se dielovi pojedinih vicinalnih željeznica u skupnoj stavci, koju sastavljaju željezničke uprave na temelju posebnog dogovora. U tom slučaju obavlja obračun za sve željeznice središnji obračunski željeznički ured u Segedinu (Zentral-Abrechnungs Bureau). Istomu se šalju svi izkazi i dokumenti pojedinih postaja Ugarske i Hrvatske odnoseći se na obračun odpremnog posla.

Izračunati, koliki je obći prihod na državnim željeznicama u Hrvatskoj, a koliki čisti prihod, dosta je težak posao. Ali ne kažem, da se taj ne bi dao izračunati. Za takav obračun postoje predbježno dva ključa. Prvi se obazire lih na efektivni primitak,

t. j. na ono, što željeznica pobere od stranaka u ime odpreme robe, putnika te razni ini prihodi kao od ležišta (Lagerplatz), željezničkih gostiona, zemljišta itd.

Drugi ključ temelji se na okolnosti, da Hrvatska imade pravo i na indirektnu korist, koju država, dotično Magjari, uživaju od željeznice. Taj ključ s pravom ignoruje faktične prihode, jer odpremanje robe u bezcienu za podizanje magjarske industrije, još k tomu na štetu hrvatske, ne odgovara ni praktičnom niti racionalnom gospodarstvu sa željeznicama. Hrvatska ne doprinaša u gornju svrhu silne milijune za plaćanje kamata za željezničke zajmove. Nije bila intencija zakonodavca, koji je ustrojio krajišku investicionu zakladu, da se roba na željeznicama, gradjenim njezinim novcem, u bezcienu odpremati ima na štetu dobrog ukamaćenja izdane glavnice.

Hrvatska po nazoru jednog uvaženog hrv. finansiera ima pravo ne samo na participaciju prihoda od odpreme robe i inih dohodaka željeznice, nego na i odštetu za uporabu teritorija kraljevine Hrvatske, po pravu vrhovničtva.

Taj pako ključ ne može biti drugi nego kilometrični, t. j. Hrvatska ima dobiti od čistog prihoda po pružnom kilometru (Streckenkilometer) toliko, koliko Ugarska. Prigovor glede slabije unosnosti pojedinih hrvatskih pruga ne može se uvažiti, jer je na pr. pruga Gjikenice-Rieka jedna od najunosnijih kod državnih željeznica. Glede vicinalnih pako poznata je stvar, da te u Hrvatskoj izvrstno stoje. Duljina pruge imade se uzeti prema pro-

metnoj udaljenosti, a ne prema gradjevnoj, uvaživ dakako posebne peage-odnošaje pruga Zaprešić-Zagreb juž. kol. i Zagreb (odnosno ogranak kod kaznione)-Sisak.

U svakom pako slučaju ima se bezuvjetno akceptovati po Hrvatsku najpovoljniji ključ, jer samo takav bi bio kadar bar donekle popraviti učinjene pogreške i nepravde. Ne ima se naime efektivnom gubitku Hrvatske uračunavati lih redoviti dohodak željeznice, probitci, koji su nastali za Ugarsku rukovanjem po nju koristne prometne politike, ne samo gubitak, koji je nastao prikraćivanjem domaćih sinova, koji ostadoše neobskrbljeni u korist magjarskih namještenika, i gubitak, koji je nastao za hrvatsku trgovinu i obrt dobavljanjem skoro svijuh potrebština za promet, urede i namještenike iz Ugarske, nego i ona šteta, koju su trpjeli i trpe domaći privrednici na korist raznih satelita, koji su se podporom željezničkih službenika naselili u Hrvatskoj i uživaju svu moralnu i materijalnu podporu željeznice primanjem raznih informacija trgovačkih i podupiranjem njihovog posla sa strane željezničkih namještenika.

Preostalo bi još razglabanje pojedinih tarifalnih stavaka, pri čem bi se morao baviti formacijom istih. Pošto sam pako odlučio o tarifalnim stavkama i njihovoj formaciji pobliže razpravljati. zaključujem za sada ova razmatranja.

DODATAK.

IZ-

o željezničkim prugama u Kraljevini Hrvatskoj predanim

Pruga ili tračnica	Dan otvorenja ili vrieme od..... do.....
A) Državne željeznice.	
1. Zagreb državni kolod. — Gjikenice (Hrv. granica)	5/I 1870
a) Zagreb državni kolod. — Paromlin	—
b) Zagreb drž. kol. — Tvornica papira	—
c) Ogr. prema Klar. rovu — Klarin rov	—
d) Drnje — Nova jama (za šljunak)	—
e) Drnje— Botova jama (za šljunak)	—
f) Drnje drav. obala — Zagon (Zákány)[1]	5/I 1870
2. Zagreb državni kolodv. — Rieka[2]	1/VI 65—23/X 73
a) Ogranak (kod Karlovca) — Tovarilište pilane Vrbovsko	—
b) Ogranak (kod Vrata) — Tvornica pokućtva	—
c) Brajdica ogran. — Brajdica (tovar.)	—
d) Rieka — Tvornica riže (rižana)	—
e) Rieka — Rafinerija petroleja	—
f) Rieka — Brajdica (tovarilište)	—
3. Sisak — Brod na Savi	10/IV 82 – 18/IX 89
Prenos . .	—

[1] Nije u porabi. Postaja Zagon leži polovicom duljine svoje na hrvatskom teritoriju.

[2] Od toga 2·061 kilom. vlasničtvo južne željeznice (pruge). Spojna pruga za ratne svrhe izmedju pruge Sisak-Zagreb (II. ogranak preko Save) i Zagreb-Karlovac nije izkazana i uračunana.

KAZ

javnom prometu prema stanju od 1. listopada 1907.

Zagreb	Segedin	Subotište	Budimpešta desnoobalno	Ine željeznice	Ukupno
poslovodstvo državne željeznice					
(prometna duljina) kilometara					
99 644	—	—	—	—	—
0·123	—	—	—	—	—
0·761	—	—	—	—	—
1·600	—	—	—	—	—
2 900	—	—	—	—	—
1·663	—	—	—	—	—
2·518	—	—	—	—	—
228·603	—	—	—	—	—
0·150	—	—	—	—	—
0·664	—	—	—	—	—
2·935	—	—	—	—	—
0·342	—	—	—	—	—
0·795	—	—	—	—	—
3·600	—	—	—	—	—
153·524	—	—	—	—	—
497·304	—	—	—	—	—

Pruga ili tračnica	Dan otvorenja ili vrieme od..... do	Zagreb	Segedin	Subotište	Budimpešta desnoobalno	Ine željeznice	Ukupno
		poslovodstvo držav. željeznica					
		kilometara (prometna duljina)					
Prenos . . .	—	497·304	—	—	—	—	—
a) Caprag (3·841 sto.) — Sisačka sklad.	1/V 1891	1·020	—	—	—	—	—
b) Caprag (3·922 stom.) — Mercierova pilana	—	0 250	—	—	—	—	—
c) Dubica ogran. — Jama (za šljunak)	—	2·100	—	—	—	—	—
d) Jasenovac ogr. — Tvor. opeka (Bačić)	—	1·256	—	—	—	—	—
e) Raić — Impregnacija podvala[1]	—	0 324	—	—	—	—	—
f) Novska — „ „	—	0·809	—	—	—	—	—
4. Sunja — Dobretin (Doberlin)[2]	10/IV 1882	25 509	—	—	—	—	—
a) Volinja — Tračnica br. Kronfeld	—	0·450	—	—	—	—	—
5. Brod na Savi — Osiek	20/XII 70-23/XI 78	—	119·373	—	—	—	—
a) Vinkovce — Tovarilište Union banke	—	—	0 389	—	—	—	—
b) Vinkovce — Tovarilište Vuk i sin	—	—	0·530	—	—	—	—
c) Osiek — Pilana Povischil i Keyser	—	—	0·175	—	—	—	—
6 Vinkovce — Indjija	10/XII 83—7/X 91	—	115·542	—	—	—	—
a) Mitrovica — Kazniona	—	—	1·150	—	—	—	—
7. Mitrovica — Mitrovica sav. obala	2/I 1885	—	3·300	—	—	—	—
a) Mitrovica savska obala — Tvornica tanina	—	—	0·045	—	—	—	—
8. Osiek — Granica hrv. (prema Villány-u)	20/XII 1870	—	1·900	—	—	—	—
9 Petrovaradin (hrv. gran.) — Zemun (gran. pr. Biogradu)	10/XII 83-15/IX 84	—	—	—	72·610	—	—
a) Indjija — Paromlin	—	—	—	—	0·083	—	—
b) Zemun — Dunavska obala	—	—	—	—	0 673	—	—
10. Striživojna-Vrpolje — Šamac	1/IV 1881	—	19·712	—	—	—	—
11. Šamac — Šamac savska obala	—	—	1 058	—	—	—	—
Prenos . . .	—	529·022	263·174	—	73·366	—	—

[1] Posao impregnacije obračunava se posebno po željeznici.
[2] 4·280 kilometara na bos. teritoriju.

Pruga ili tračnica	Dan otvorenja ili vrieme od..... do.....
Prenos . . .	—
12. Dalja – Erdut (gran. dunav. obala)	20/XII 1870
a) Dalja 1. straž. — Osiečka pruga 180 str.[1]	—
13. Borovo — Vukovar	14/I 1891
14. Vukovar — Vukovar dunav. obala	—
15. Zagreb drž. kolod. — Zagreb južni kolodvor	5/I 1870
16. Brod na Savi — Hrv. gran. (sred Save) B.-B.	1/XI 1879
Ukupno . . .	—
17. Zagreb držav. kol. — Sisak (peàge)	—
Ukupno . . .	—
A) I. Vicinalne (mjestne) željeznice.	
18. Zaprešić (Zagreb) — Varaždin (hrv. granica)	4/IX 86 - 13/XII 86
a) Var. Toplice (884 str.) — Jama (za šljunak)	—
b) Budinšćina — Tovarilište Weiss	—
19. Zabok — Krapina	4/IX 1886
20. Varaždin — Golubovec	1/VII 90 – 5/X 90
a) Jerovec (217 stom). — Ugljenik	—
21. Očura — Sv. Jakov	20/IV 1891
Prenos . . .	—

Samo u mobilizacione svrhe.

Zagreb	Segedin	Subotište	Budimpešta desnoobalno	Ine željeznice	Ukupno
poslovodstvo držav. željeznica					
kilometara (prometna duljina)					
529·022	263·174				
—	10·309	—	—	—	—
—	1·443	—	—	—	—
—	3·075	—	—	—	—
—	0·285	—	—	—	—
2·098	—	—	—	—	—
—	[1]1·816	—	—	—	—
531·120	278·659	—	73·366	—	883·145
[2]49·876	—	—	—	—	—
580·996	278·659	—	73·366	—	[3]933·021
—	—	103·303	—	—	—
—	—	0·500	—	—	—
—	—	0·150	—	—	—
—	—	16·187	—	—	—
—	—	33·725	—	—	—
—	—	0·240	—	—	—
—	—	2·808	—	—	—
580·996	278.659	156.913	73·366	—	1089·934

[1] Dio pruge Brod na/S. Bosan. Brod = 3·483 kilometra.

[2] Vlastništvo povl. južne željeznice izim crte Zagreb drž. kol. I. ogranak (k. žen. kazn.) 1.804 kilometara.

[3] Odbij : 3·865 kilometar (Zagreb državni kolodvor Zagreb II ogranak (preko Save), koji je već pod br. 2. uračunan = 929·156 kilometara.

Pruga ili tračnica	Dan otvorenja ili vrieme od..... do.....	Zagreb	Segedin	Subotište	Budimpešta desnoobalno	Ine željeznice	Ukupno
		poslovodstvo državnih željeznica					
		kilometara (prometna duljina)					
Prenos . . .	—	580.996	278·659	156·913	73.366	—	1089·934
22. Križevac — Virovitica	12/IX 94—2·I 900	90·671	—	—	—	—	—
a) Bjelovar — Paromlin (Tvornica)	12/V 1906	2·170	—	—	—	—	—
b) Bjelovar — Tvornica tanina	—	0·400	—	—	—	—	—
c) Bjelovar — Tračnica Francka	—	0·302	—	—	—	—	—
d) Pitomača — Tračnica Gotlob	—	1·237	—	—	—	—	—
23. Mišulinovac — Eduardov rov	11/XI 1899	12 733	—	—	—	—	—
24. Mišulinovac — Josipov rov	—	4·022	—	—	—	—	—
25. Našice — Hrv. gran. (kod Noskovaca)	23/XII 1895	57·800	—	—	—	—	—
a) Sušine Gjurgjenovac — Tovarilište Neuschloss	—	0·796	—	—	—	—	—
b) Sušine Gjurgjenovac — Tovarilište drva	—	0·096	—	—	—	—	—
c) Čačinci ogran. (720 st.) — Tovarilište Guttmann	—	0·207	—	—	—	—	—
d) Hercegovac ogr. (594 st.) — Tovarilište Schaumburg	—	0·225	—	—	—	—	—
26. Noskovci — Noskovci drav. obala	9/VII 1901	2·510	—	—	—	—	—
27. Dugoselo — Novska	29/XI 1897	84 278	—	—	—	—	—
a) Širinec — Tovarilište drva	—	0·225	—	—	—	—	—
28. Banovajaruga — Pakrac	29/XI 1897	30·065	—	—	—	—	—
29. Caprag — Karlovac (Vrginmost)	26/VIII03-26/VIII 07	102·239	—	—	—	—	—
a) Stanci (ogranak) — Tovilišta (Gavrilović)	—	0·180	—	—	—	—	—
30. Nova Kapela Batrinja — Osiek	22/XII 93-3/XII 94	—	107·999	—	—	—	—
a) Ljeskovica — Tovarilište Turković	—	—	0·072	—	—	—	—
b) Normanci — Pilana	—	—	0·921	—	—	—	—
Prenos . . .	—	958·419	387·651	156·913	73·366	—	1576·349

Napuštena pruga.

* 1. Napuštena pruga !

Pruga ili tračnica	Dan otvorenja ili vrieme od..... do.....	Zagreb.	Segedin	Subotište	Budimpešta desnoobalno	Ine željeznice	Ukupno
		poslovodstvo državnih željeznica					
		kilometara (prometna duljina)					
Prenos . . .		958·419	387·651	156·913	73·366	—	1576·349
c) Čaglin — Tovarilište Rosmayer	—	—	0·150	—	—	—	—
31. Pleternica Požega	3/XII 1894	—	13·052	—	—	—	—
32. Striživojna Vrpolje — Osiek	3/XII 1906	—	47·700	—	—	—	—
a) Djakovo — Paromlin	—	—	10·150	—	—	—	—
33. Vinkovce — Brčka	28/X 86—12/IX 94	—	51·629	—	—	—	—
a) Vinkovce — Tovarilište Giffinger	—	—	0·168	—	—	—	—
b) „ — Tovar. Kotušić i Bert	—	—	0·130	—	—	—	—
c) Otok ogr. (264 stom) — Tovarilište drž. erara	—	—	0·860	—	—	—	—
d) Spačva — Tovarilište šumsko	—	—	0·400	—	—	—	—
e) Vrbanje — Tovarilište Soc. Impor. de Ch.	—	—	0·680	—	—	—	—
f) Vrbanje — Tovar. Kraft i Tüköry	—	—	0·620	—	—	—	—
g) Drenovci (450 stom.) — Tovarilište brodske im. obć.	—	—	0·335	—	—	—	—
34. Gunja — Gunja savska obala	28/X 1886	—	1·506	—	—	—	—
a) „ savska obala — Tvor. tanina	—	—	0·440	—	—	—	—
35. Vinkovce — Županja sav. obala	30/X 901-6/X 901	—	33·359	—	—	—	—
36. Ruma ogranak — Vrdnik	5/VII 1889	—	217·380	—	—	—	—
a) Vrdnik — Tovarilište ugljena	—	—	0·121	—	—	—	—
37. Ruma — Klenak sav. obala	15/IX 901-16/IX 901	—	30·875	—	—	—	—
Ukupno . . .	—	958·419	587·206	156·913	73·366	—	1775·904
38. Zagreb juž. kol. — Zaprešić (peàge)	1/X 1862	—	—	13·003	—	—	—
Ukupno . . .	—	958·419	587·206	169·916	73·366	—	1788·907
Prenos . . .		958·419	587·206	169·916	73·366	—	1788·907

1 Duljina nije točno ustanovljena radi pregradnja.
2 Ruma-Ruma ogranak 2·950 kilom. je vlasničtvo drž. željeznica.

Pruga ili tračnica	Dan otvorenja ili vrieme od ... do	Zagreb	Segedin	Subotište	Budim-pešta desno-obalno	Ine željeznice	Ukupno
		poslovodstvo državnih željeznica					
		kilometara (prometna duljina)					
Prenos . . .		958·419	587·206	169·916	73·366	—	1788·907
B) Povl. južna željeznica.							
39. Zagreb juž. kol. — Hrv. granica (kod Laduča)	1/X 1862	—	—	—	—	24·910	—
a) Zagreb juž. kol. — Pilana Šutej	11/II 1877	—	—	—	—	0 287	—
b) „ „ — Gradski vodovod	23/X 1894	—	—	—	—	0·276	—
c) „ „ — Tvornica parketa	15/I 1874	—	—	—	—	0·180	—
d) „ „ — Franckova tvornica	24/VI 1893	—	—	—	—	0·113	—
e) „ „ ogr. (73.5 st.) — Pilana Soc. imp. de Ch.	1/VI 1899	—	—	—	—	0·503	—
40. Zagreb juž. - Sisak	1/X 1862	—	—	—	—	49·876	—
a) Vel. Gorica ogr. (99·8 st.) — Tovarilište Soc. Imp. de Ch.	1/VII 1899	—	—	—	—	0·231	—
b) Sisak — Tračnica skladišta jav.	11/I 1893	—	—	—	—	0·734	—
41. „ — Galdovo	—	—	—	—	—	2·266	—
42. Mursko Sred. (Mur. Ker.) — Barč (sieče 2 put hrv. terit.)	1/IX 1868	—	—	—	—	7·100	—
43. Hrv. gran. (kraj Rieke) — Rieka	25/VI 1873	—	—	—	—	3·255	—
Ukupno . . .	—	—	—	—	—	89·731	—
B I.) Vicinalne (mjestne) željeznice.							
44. Pakrac — Hrv. gran. kod Barča (93.647)	18/VIII 85-4/X 85	—	—	—	—	92·890	—
a) Pakrac — Tovarilište drva	24/IV 1893	—	—	—	—	0·872	—
b) Sirač - Kamenolom	27/IV 1893	—	—	—	—	1·945	—
c) Daruvar (700 stom.) — Tovar. drva	1/XII 1905	—	—	—	—	0·086	—
d) Pivnica ogr. (387 st.) — „ „	21/XII 1905	—	—	—	—	0·260	—
e) Gjulaves ogr. (47·35 st.) — „ „	29/XI 1896	—	—	—	—	0·175	—
Prenos . . .		958.419	587·206	169·916	73·366	185·959	

	Pruga ili tračnica	Dan otvorenja ili vrieme od..... do.....
	Prenos . . .	
45.	Terezovac-Suhopolje — Slatina	18/VIII 1884
a)	Slatina — Tovarilište drva	15/IX 1886
46.	Bastaji — Končanica Zdenci	18/VIII 1885
	Ukupno . . .	—
	C) Slavonska dravska željeznica.	
47.	Belišće — Noskovci	12/IV 90 – 2/XII 96
48.	„ — Belišće dravska obala	—
49.	Dolnji Miholjac — Dol. Miholjac drav. obala	—
50.	Belišće — Prandanovci	27/VII 1899
51.	Orahovica — Vočin	2/I 1907
52.	Humljani ogran. — Drenovci	„
	Ukupno . . .	—
	D) Zagreb-samoborska uskotračna mjest. željeznica.	
53.	Zagreb samobor. kol. — Samobor	16/I 1901
54.	„ „ „ — Zagreb juž. kol.	29/XI 1901
	Ukupno . . .	—

Zagreb	Segedin	Subotište	Budimpešta desnoobalno	Ine željeznice	Ukupno
poslovodstvo državnih željeznica					
kilometara (prometna duljina)					
958·419	587·206	169·916	73·366	185·950	—
—	—	—	—	16·939	—
—	—	—	—	0·117	—
—	—	—	—	12·587	—
958·419	587·206	169·916	73·366	215·602	—
—	—	—	—	52·463	—
—	—	—	—	1·182	—
—	—	—	—	4·666	—
—	—	—	—	22·000	—
—	—	—	—	35·700	—
—	—	—	—	7·600	—
—	—	—	—	123·611	—
—	—	—	—	18·809	—
—	—	—	—	0·899	—
				19·708	*
958·419	587·206	169·916	73·366	358·921	2147·828

* 46·011 kilometara uračunano je pod br. 17. i 40. (peàge) 4·122 kilom. pod br. 2, 17 i 40 (3 put) 1·804 kilom. pod br. 2 i 17. 13·003 kilom. pod br. 38 i 39 (peàge) a 4·280 kilom. je pod br. 4 na bosanskom teritoriju; ima se dakle ukupno odbiti 69·220 kilometara t. j. 2147·828 odbiv 69·220 = 2078·608 kilometara duljine svih željeznica u kraljevini Hrvatskoj.

09 -01- 2026

Knjižnica Božidara Adžije
020155036

REV.
13

A
Knjižnica Božidara Adžije
65
GORNI-B
p
020155036 / 38.920